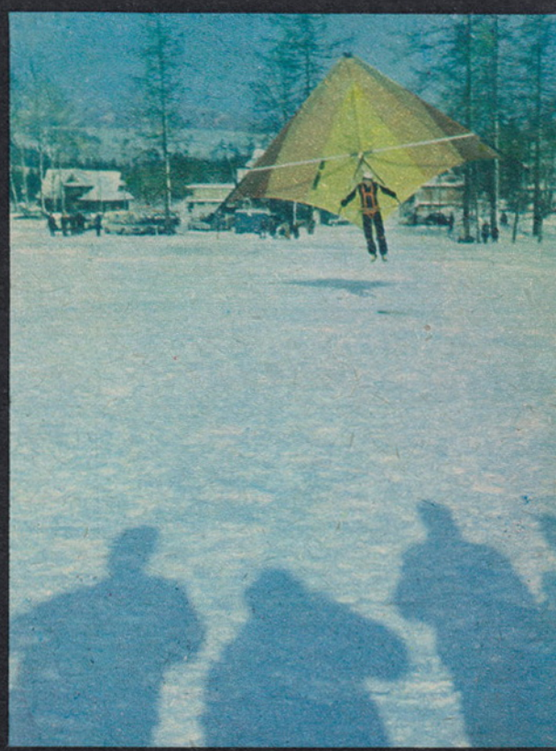
TYGODNIK • 22. 02. 1976 CENA 3 ZŁ

8
1285

SKRZYDLATA POLSKA



Z LOTU PO KRAJU

4. **Edward Popiołek — Alina Kalicka** (Kraków) — 2460,4 pkt.; 5. **Stanisław Marliński — Anna Kaczyńska** (Piotrków) — 2446,4 pkt.; 6. **Stanisław Pasternak — Jerzy Dyczkowski** (Wrocław) — 2436,1 pkt.; 7. **Lucjan Grabiec — Wiesław Dziuba** (Rybnik) — 2260,4 pkt.; 8. **Bernard Klimasz — Krzysztof Kalinowski** (Leszno) — 2234,4 pkt.; 9. **Lech Szutowski — Bogdan Likus** (Bydgoszcz) — 2181,2 pkt.; 10. **Piotr Rudomino — Mieczysław Olszewski** (Toruń) — 2181,2 pkt.

W wyniku zajętych miejsc, pięciu pilotów wywalczyło sobie prawo startu w I lidze, czyli w samolotowych mistrzostwach Polski 1976. Są to: **R. Kasperek, St. Pasternak, L. Grabiec, B. Klimasz i L. Szutowski** (piloci wyżej sklasyfikowani są członkami kadry narodowej i z tego tytułu start w SMP mają zapewniony).

pytania zebranych. Interesujące spotkanie połączone było z wystawą poświęconych lotnictwu prac Wiesława Fuglewicza.

(St. B.)

M. FELCZYKOWSKI ZWYCIĘŻYŁ W MEMORIALE TORUŃSKIM

Aeroklub Pomorski w Toruniu organizuje całoroczne zawody szybowcowe, którym zarząd klubu nadał rangę memoriału Edwarda Sosnowskiego, tragicznie zmarłego przed półtora rokiem instruktora tego aeroklubu.

Zwycięzcą memoriału 1975 został **M. Felczykowski** — 28 458 pkt., przed **E. Janowskim** — 15 488 pkt. i **A. Dukatem** — 13 425 pkt.

WYDAWNICTWA

TADEUSZ ŚLIWAK — **„Podstawowe wiadomości z medycyny lotniczej"**. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — 1975. Biblioteczka Aeroklubu PRL. Wyd. 2, str. 60, cena 10 zł, nakład 5000 + 180 egz.

ANDRZEJ ABŁAMOWICZ — **„Loty w trudnych warunkach atmosferycznych"**. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — 1975. Biblioteczka szkolenia samolotowego Aeroklubu PRL. Str. 182, cena 25 zł, nakład 3000 + 200 egz.

ZMARLI

● 6 lutego 1976 r. zmarł nagle w Huntigton (USA), w wieku 71 lat, inż. **STANISŁAW WOJCIECH ROGALSKI**, wybitny konstruktor lotniczy, współtwórca słynnych polskich samolotów RWD, b. wiceprezes Aeroklubu Akademickiego w Warszawie, b. członek Zarządu ARP, odznaczony m.in. Złotym Krzyżem Zasługi. Rodzina zawiadomiła, że prochy zmarłego zostaną przewiezione do Polski i złożone w grobie rodzinnym.

● 8 lutego 1976 r. zmarł w Warszawie w wieku 69 lat, **WŁADYSŁAW DZIĘCIOŁOWSKI**, por. obs. 1 pułku lotniczego, członek Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa, odznaczony srebrną odznaką LOPP i odznaka Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego.

KONFERENCJA SAMORZĄDU ROBOTNICZEGO W PLL LOT

W Polskich Liniach Lotniczych LOT obradowała Konferencja Samorządu Robotniczego. W toku obrad wiele uwagi poświęcono sprawom ujawniania i wykorzystania rezerw tkwiących w przedsiębiorstwie oraz obowiązkowi stałego podnoszenia jakości usług świadczonych przez PLL LOT.

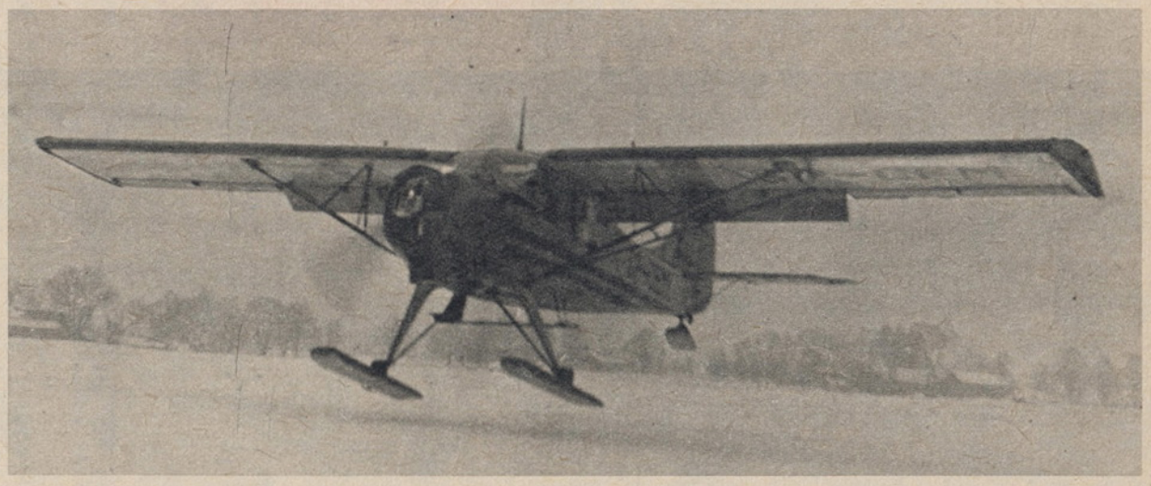
Plan techniczno-ekonomiczny na rok bieżący zakłada m.in., że samoloty LOTU przewiozą 1 620 tys. pasażerów, w tym na liniach zagranicznych 806 tys. Wskaźnik wykorzystania miejsc w samolotach powinien wzrosnąć na liniach zagranicznych o 1,8 proc., a na liniach krajowych utrzymać się mniej więcej na tym samym poziomie. Jednocześnie ma znacznie wzrosnąć wydajność pracy.

Konferencja Samorządu Robotniczego uchwaliła przedstawiony pod obrady projekt planu oraz zatwierdziła plan poprawy warunków pracy i warunków socjalnych załogi.

WIESŁAW I ANNA IWAŃSCY ZWYCIĘŻYLI W LUBELSKICH ZIMOWYCH

X (XV) Lubelskie Zimowe Zawody Samolotowe, rozegrane w dniach 2—8 lutego br. w Aeroklubie Lubelskim, zgromadziły na starcie 23 załogi z 17 aeroklubów. Rozegrano cztery dzienne konkurencje nawigacyjne. Załogi* latały na samolotach PZL-101 „Gawron" i Jak-12, zaopatrzonych w narty.

Wyniki: 1. pil. **Wiesław Iwański** — nawig. **Anna Iwańska** (Nowy Sącz) — 2492,6 pkt.; 2. **Witold Świadek — Jan Bober** (Rzeszów) — 2482,8 pkt.; 3. **Ryszard Kasperek — Eugeniusz Milcarz** (Świdnik) — 2469,3 pkt.;



Na starcie X (XV) Lubelskich Zimowych Zawodów Samolotowych. **Zdjęcie: B. Koszewski**

O zawodach napiszemy obszerniej w jednym z najbliższych numerów.

MAZAKIEM PO SKRZYDLE

„Mazakiem po skrzydle" — to tytuł imprezy, prowadzonej przez **Wiesława Fuglewicza**, zorganizowanej 3 lutego w Klubie Dziennikarza we Wrocławiu przez Dolnośląski Klub Twórców Lotniczych przy Aeroklubie Wrocławskim. Znany karykaturzysta, wieloletni współpracownik „Skrzydlatej Polski", współtwórca lotniczych magazynów telewizyjnych, ciekawie mówił o swym warsztacie twórczym i odpowiadał na liczne

W SKRÓCIE

● **Mistrzem gospodarności** WSK „PZL" w Rzeszowie za rok 1975 została załoga Wydziału Odlewni Aluminium.

● **W Aeroklubie Bielsko-Bialskim** powstała Sekcja Pilotów Lotni, której patronują miejscowe Zakłady Szybowcowe.

● **Plenum Zarządu Głównego Aeroklubu PRL** obradowało 12 lutego br. w Warszawie.

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- ESKADRA ZE ZNAKIEM JAKOŚCI
- LUBELSKIE ZIMOWE ZAWODY SAMOLOTOWE
- NOWY SZYBOWCOWY KODEKS SPORTOWY FAI
- „TROJE ZE SKRZYDLATEGO PUŁKU" — FILM LOTNICZY
- „ISKRA" W PRZEKROJU
- SAMOLOTY „SPITFIRE" Z SZACHOWNICĄ
- SKRZYDŁA NAD BAŁTYKIEM

NASZA OKŁADKA

Góry, słońce i śnieg były dotąd ozdobą zimy w Zakopanem. W tym roku doszły różnobarwne lotnie.
Na zdjęciu: Fragmenty pierwszych międzynarodowych zawodów pilotów lotni rozegranych w stolicy Tatr, o których piszemy na stronach 8—9.

Zdjęcia: JANUSZ WOJCIECHOWSKI

NA HORYZONCIE

FUNDAMENT

Lotnicy sportowi, latający na najmniejszych wysokościach nad obszarem naszego kraju, mają chyba najlepszą możliwość podziwiania z lotu ptaka piękna naszej ziemi ojczystej. Przy okazji lotów szkoleniowych i wyczynowych widzą dziś Polskę zagospodarowaną, uprzemysłowioną, pokrytą dobrą siecią dróg. Na tle malowniczej szachownicy pól oglądają wsie, coraz bardziej murowane, rozwijające się miasta i nowe w nich osiedla, mniejsze i większe zakłady produkcyjne, bo Polska dziś nowoczesnym przemysłem stoi. Gdzie by nie spojrzeć w czasie przelotów, zawsze pojawia się coś nowego na mapie kraju. Nawigatorzy załóg samolotowych startujący w różnych zawodach i mistrzostwach mogliby nam z pewnością opowiedzieć wiele swoich przygód związanych ze zmianami krajobrazowymi Polski.

Młodzi piloci latając nad krajem mają może mniej okazji do refleksji. Dla nich wszystkie te zmiany wydają się być oczywiste, żyją przecież w nowych warunkach społecznych. Starsi pamiętają jednak, jak wyglądała Polska dawniej, przed wojną i po wyzwoleniu, mogą lepiej porównać wszystkie zmiany, jakie zaszły na mapie Polski w minionym trzydziestoleciu.

„Żaden ustrój, jakim były Rzeczypospolite rządzone — powiedział jakże trafnie niedawno w Sejmie nasz znakomity pisarz Wojciech Żukrowski — nie zrobił dla narodu tak wiele jak nasz socjalistyczny — dźwigając nas po wrześniowej klęsce, odbudowując kraj i stolicę, pomnażając wartości materialne i kulturalne. To czego dokonaliśmy w ciągu 30 lat, a zwłaszcza w latach ostatnich, uderza ogromem, jest godne podziwu. Nie wolno nam jednak zwolnić tempa gwarantującego rozwój kraju."

Dlatego też historyczne znaczenie mają zmiany w najważniejszym akcie prawnym dotyczącym nas wszystkich — Konstytucji PRL, uchwalone przez Sejm PRL 10 lutego 1976 r. Zmiany, które odzwierciedlają zasadnicze przeobrażenia w życiu społeczeństwa, jakie pod przewodnictwem Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej dokonały się w naszym kraju, akcentują wejście w etap budowy rozwiniętego społeczeństwa socjalistycznego, umacniają zasady socjalistycznej demokracji, odnoszą się też do przyszłego rozwoju Polski. W czasie debaty sejmowej podkreślano, że w naszym socjalistycznym kraju Konstytucja jest nie tylko Konstytucją państwa, ale i społeczeństwa.

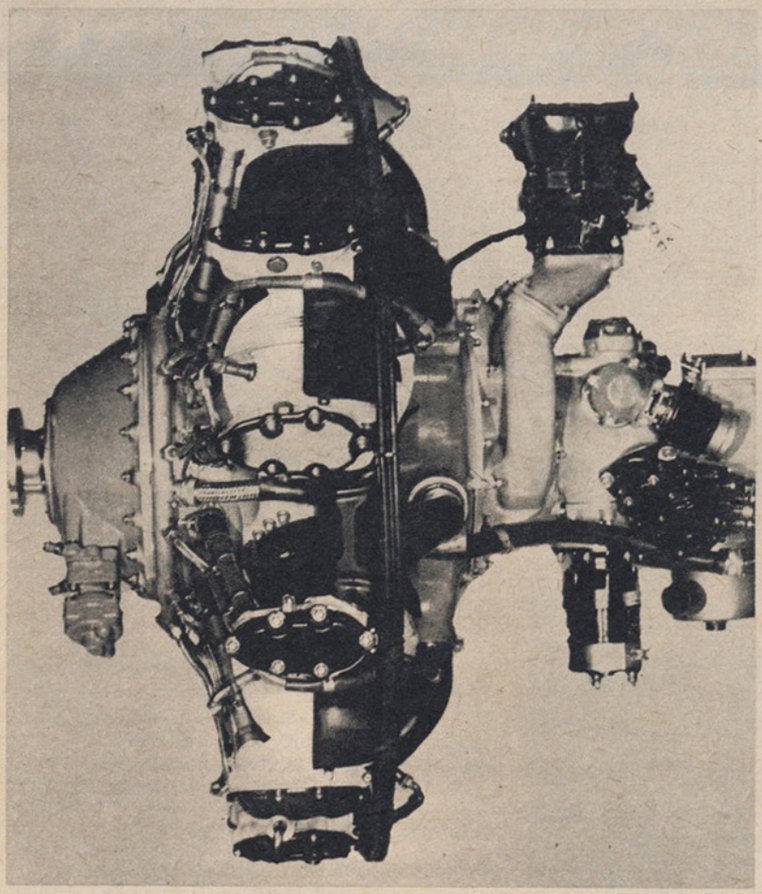
W stwierdzeniu art. 1 Konstytucji, który otrzymuje brzmienie: „POLSKA RZECZPOSPOLITA LUDOWA JEST PAŃSTWEM SOCJALISTYCZNYM", zawarte są rezultaty stulecia walki polskiej klasy robotniczej i wszystkich ludzi pracy, zawarty jest dorobek 30-lecia budowy nowego ustroju, dorobek całego narodu polskiego, który na socjalistycznej drodze znalazł trwałe rozwiązanie podstawowych problemów swojego bytu.

Dobro Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej jest dla nas najwyższym prawem. Właśnie dlatego zespalamy jej przyszłość z socjalizmem oraz opieramy jej bezpieczeństwo i rozwój na przyjaźni i współpracy, na niezłomnym sojuszu z Krajem Rad i całą socjalistyczną wspólnotą.

Zmiany w Konstytucji wynikają z faktu głębokich przemian, z wkroczenia Polski w wyższy, socjalistyczny etap rozwoju. Znowelizowana Konstytucja PRL, będąca fundamentem funkcjonowania społeczeństwa i państwa, zdynamizuje rozwój kraju i umocni siłę naszej Ojczyzny.

Ikarus

silniki lotnicze
POLSKA SPECJALNOŚĆ



Lotniczy silnik tłokowy PZL-3S.

Stutysięczny Rzeszów — miasto nad Wisłokiem, który jest dopływem kapryśnego Sanu. Na przedłużeniu ulicy Obrońców Stalingradu — którą tuż przed zakładem przecina nowa, dwupasmowa arteria — pod numerem 120 mieści się Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego — popularna WSK. Za tymi trzema literami kryje się lotniczy zakład przemysłowy, znany z doskonałej, wszechstronnej i bardzo nowoczesnej produkcji.

Rzeszowska WSK — „PZL" należy do największych zakładów „maszynówki" i jest jedną z czołowych w polskim przemyśle lotniczym. Tu między innymi powstaje silnik, a więc „serce" samolotu. Rzeszowianie nie bez dumy podkreślają, że właśnie przy doskonałym silniku wystarczą nawet drzwi od hangaru i... można lecieć. W słowach tych nie ma próżnych przechwałek: silniki lotnicze „made in Rzeszów" są znane ze swej jakości nie tylko u krajowych odbiorców. A dobry silnik, to też dobry samolot i co ważniejsze — warunek bezwzględnego bezpieczeństwa w powietrzu.

W czym tkwi tajemnica sukcesów Wytwórni i jej załogi? Na osiągnięcia te złożyła się blisko już 40-letnia tradycja lotniczego zawodu, kwalifikacje, mądra polityka zatrudnieniowa, a przede wszystkim zdobyte w pocie czoła doświadczenia i poznanie przez załogę tajników dobrej roboty. A właśnie tej lotniczej produkcji rzeszowska WSK jest wierna cały czas. Przecież od 1939 roku produkuje te „serca" i dziś jeszcze w tym największym w Rzeszowie zakładzie można spotkać ludzi, którzy pamiętają pierwsze powstałe tu egzemplarze „Pegazów" i „Walterów" — stosowanych z powodzeniem w przedwojennych polskich samolotach bojowych.

Wychowana na tych tradycjach, załoga Wytwórni na każdym kroku pamięta o potrzebie dobrej roboty. Do tej dobrej roboty nawołuje się nie tylko w fabrycznym wydziale montażu, gdzie w laboratoryjnych niemal warunkach montuje się silniki przepływowe i tłokowe dużej mocy, przekładnie lotnicze, turbodoładowarki, tłumiki drgań. Hasło dobrej roboty, zawarte w czterech literach „DO-RO", nie jest obce w pozostałych wydziałach mechanicznych i metalurgicznych. Wiedzą o tym ludzie dobrej roboty zakładu nad Rudką, że każdy silnik, to owoc pracy wielu tysięcy ludzi zatrudnionych przy tokarkach i obrabiarkach — często unikalnych i takich, o których mówi się, że są ostatnim krzykiem techniki — w odlewniach i kuźni.

Szczególny rozwój Wytwórni i powrót wiary w przyszłość polskiego przemysłu lotniczego nastąpiły w ostatnim 5-leciu. Jedna z pierwszych decyzji, jaka zapadła w pierwszych dniach stycznia 1971 roku, dotyczyła właśnie tego przemysłu. Dziś dopiero okazuje się, jak ta decyzja była dalekowzroczną.

Zakład, któremu nie są obce tajniki najbardziej skomplikowanych silników przepływowych, swoją przyszłość widzi również w silnikach... tłokowych. Te potrzeby zrodziły się... w świecie. Okazało się, że w epoce rakiet kosmicznych, stacji satelitarnych i samolotów ponaddźwiękowych, popyt na samoloty o tradycyjnym napędzie wcale nie zmalał. Wprost przeciwnie — notuje się coraz większe nie tylko zainteresowanie — ale i dobre ceny. Nie bez kozery stwierdza się, że kilogram eksportowej masy samolotu, zajmuje po... suszonych grzybach — miejsce drugie (przemysł stoczniowy — trzeci). Nic więc dziwnego, że handlowcy z całego świata coraz częściej pytają o możliwości eksportowe polskiego przemysłu lotniczego. Na tej dobrej fali WSK nawiązała ostatnio szereg kontaktów handlowych na dostawę produkowanych przez siebie silników i ma też niemało propozycji współdziałania w ich dalszym rozwoju.

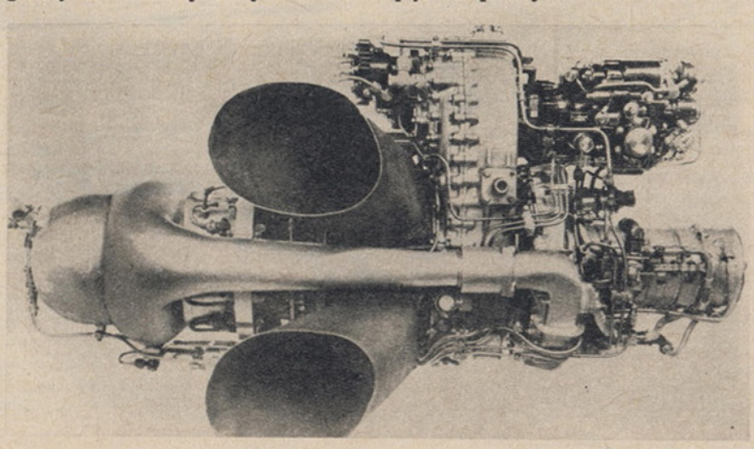
Okazało się bowiem, że seryjny silnik gwiazdowy o mocy 600 KM, rodem z rzeszowskiej WSK, to właśnie ten idealny napęd do prostych w obsłudze i co najważniejsze — tanich samolotów rolniczych i treningowych. Na zbyt tego rodzaju silników, których produkcji wiele renomowanych światowych firm lotniczych zdążyło w epoce forsowania napędów odrzutowych — zarzucić, rzeszowianie mogą w pełni liczyć, że trafią z nimi do wielu krajów świata.

Właśnie w Zakładowym Ośrodku Badawczo-Rozwojowym Napędów Lotniczych powstało to udane dziecko polskiego przemysłu lotniczego — silnik PZL-3S. Podstawą tej konstrukcji jest wcześniej już w Rzeszowie udoskonalany silnik LIT-3, przeznaczony w pewnym okresie do śmigłowców. Konstrukcji — na bazie tego silnika — nowej wersji, bardziej udoskonalonej (rozruch elektryczny itp.), dokonała grupa młodych inżynierów, w większości absolwentów Rzeszowskiej Politechniki, ludzi z których nie wszyscy osiągnęli jeszcze 30 rok życia. Może właśnie dlatego, że dzieła podjęli się młodzi ludzie, konstrukcja powstała w bardzo krótkim czasie — 1 roku. Takiego rekordu czasowego nie notują nawet renomowane firmy lotnicze w Europie!

Inżynierowie: Wojciech Majchrowski i Zdzisław Porada — młodzi współtwórcy tej konstrukcji podkreślają, że bez zaangażowania całej załogi WSK nie byłoby mowy o tak krótkim terminie. Nie ukrywają też, że w trakcie technicznej realizacji założeń konstrukcyjnych wiele zmieniono, m.in. dzięki temu że starzy fachowcy natychmiast wyłapywali wszystkie konstrukcyjne, czy technologiczne niedopracowania. Obaj zgodnie podkreślają, że największą satysfakcję mieli w Warszawie, kiedy na polskich „Krukach" dokonywano praktycznego egzaminu projektowych założeń. Piloci doświadczalni byli pełni uznania. Druga satysfakcja czekała twórców na miejscu — w Rzeszowie, kiedy przyszedł najważniejszy dokument — atestacyjny, dopuszczający silnik do eksploatacji i seryjnej produkcji. Tak więc silniki PZL-3S, których seria informacyjna zdała pierwszy egzamin, przeznaczone zostaną do „Kruków" — samolotów rolniczych produkowanych przez WSK — „PZL" Okęcie.

W tym roku rusza produkcja seryjna tych silników, które uzyskały w próbach tak znakomite osiągi, jeśli chodzi o moc i re-

DOKOŃCZENIE NA STR 4



Silnik do śmigłowców GTD-350.

DOKOŃCZENIE ZE STR 3

surs, dając pełną gwarancję, że są prawdziwą rewelacją na lotniczym rynku.

Ale sukces ten nie upaja rzeszowskich konstruktorów — mówi o tym nie bez dumy dyrektor Ośrodka Badawczo Rozwojowego WSK mgr inż. Waldemar Gładzik:

„W latach 1976—1980 planuje się przeprowadzenie drugiej modernizacji tego silnika. Modernizacja ma na celu polepszenie jego parametrów eksploatacyjno-użytkowych. Chcemy zwiększyć jego resurs i dostosować go do stale zmieniających się i rosnących potrzeb użytkowników. Korzystając z udanych prób, planujemy unifikację części silnika PZL-3S z częściami innego, czego efektem będzie obniżenie pracochłonności i kosztów wytwarzania oraz zmniejszenie asortymentu części, a także zastosowanie niskociśnieniowego układu wtryskowego, co pozwoli na wyeliminowanie gaźnika. Planujemy też opracować nowy napęd do samolotu szkolno-treningowego i nowy napęd do śmigłowca. Aktualne zaawansowanie prac i planowane działania powinny doprowadzić do opracowania nowego napędu do śmigłowca, oraz do samolotu szkolno-treningowego".

Takie tempo pracy — trzeba to podkreślić — jest konieczne. To nie zawrót głowy od sukcesów, od rosnącego w świecie na różnych rynkach popytu na rzeszowskie wyroby, narzucił konstruktorom z rzeszowskiej WSK zakres nowych opracowań i badań, lecz wzrastające wymagania, stawiane przed przemysłem lotniczym. Bez stałego bowiem postępu nie ma mowy o jego dalszej ekspansji eksportowej.

A trzeba przy tym pamiętać, że znak firmowy rzeszowskiej WSK jest znany w wielu krajach. Zarówno silniki tłokowe do śmigłowców, a także turbinowe wraz z całym układem napędowym, są eksportowane i to w sporych ilościach do krajów RWPG. Głównym jednak odbiorcą tego sprzętu jest Związek Radziecki, który w latach pięćdziesiątych pomógł rzeszowskiemu zakładowi nie tylko w odbudowie, ale przekazał wówczas swe najlepsze konstrukcje i technologię, dzięki której dziś WSK „PZL"-Rzeszów mogła wypłynąć na tak szerokie wody. Na liście odbiorców jest wiele krajów Azji, Ameryki, Bliskiego Wschodu, zachodniej Europy itp. WSK ma w sumie odbiorców bezpośrednich i pośrednich w 27 krajach świata.

Rzeszowską specjalnością są nie tylko wspomniane silniki tłokowe i turbinowe, ale także przekładnie lotnicze do śmigłowców, tłumiki drgań, części zamienne i jeszcze jedna eksportowa specjalność — turbosprężarki, które zastosowane w silnikach wysokoprężnych — kolejowych i okrętowych, a także przy Leylandach (których korpusy powstają w rzeszowskiej Odlewni Żeliwa na w pełni zautomatyzowanym ciągu linii odlewniczej Malcus-Tellus), zwiększają w poważnym stopniu ich moc. I ta produkcja też wykazuje stałe tendencje wzrostowe. Zakłada się, że o ile np. w ostatnim 5-leciu produkcja lotnicza Wytwórni uległa podwojeniu, to turbosprężarek wyprodukowano dwunastokrotnie więcej, natomiast tłumików drgań — pięciokrotnie.

Są to liczby niebagatelne, ale najlepiej ilustrujące zmiany, jakie dokonały się w rzeszowskiej Wytwórni w ciągu zaledwie kilku lat. Na tej bazie zostanie utrzymany kierunek dalszego rozwoju na najbliższe pięciolecie. I tak np. w 1980 roku wartość produkcji ma tu być o 50 proc. wyższa niż w roku bieżącym, a ponieważ popyt na turbosprężarki jest stale duży, zakłada się, że wyprodukuje się ich o 8 razy więcej niż w br., tłumików drgań natomiast 5-krotnie więcej.

Jak uzyskany zostanie ten przyrost? Właśnie dzięki rzetelnej i dobrej pracy załogi zakładu, zamierza się uzyskać wzrost produkcji w 90 proc. poprzez wzrost wydajności pracy i poprawę organizacji stanowiska roboczego.

Czy te zamierzenia są realne?

Jak najbardziej! Te ambicje potwierdziła ostatnio 70 już Konferencja Samorządu Robotniczego, która obradowała 9 stycznia br. Ona też zbilansowała dodatkową produkcję, jaką Wytwórnia dała w ostatnich miesiącach ub. r., jako swój wkład w realizację zobowiązań dla uczczenia VII Zjazdu PZPR. Za 30 mln zł wyprodukowano nowe silniki, części zamienne i inne urządzenia, na które czekało wielu odbiorców.

Dobrze więc wystartowała prawie 15-tysięczna załoga WSK do nowej 5-latki, która w rzeszowskim zakładzie będzie miała jeszcze określenie: JAKOŚCI i NOWOCZESNOŚCI.

ZYGMUNT KLATKA

Samoloty lotnicze „Kruk" wyposażone zostaną w rzeszowskie silniki PZL-3S.

Śmigłowiec Mi-2.

Zdjęcia: A. Burek (2), L. Wróblewski (1), B. Witkowski (1)

SZYBOWCOWY TOR PRZESZKÓD

WYCZYN I SZKOLENIE OD PODSTAW

Rekordowe wyniki polskiego szybownictwa w 1975 r. są niewątpliwie dowodem siły tej dyscypliny. Pamiętać jednak warto, że na zeszłoroczne sukcesy duży wpływ miały dostawy 155 nowych szybowców oraz... sprzyjająca pogoda. Na podkreślenie zasługuje zwłaszcza odczuwalne już w skali ogólnopolskiej „przezbrojenie się" w nowoczesne, wysoko wyczynowe „Jantary". Spowodowały one duży skok jakościowy w sporcie szybowcowym.

W parze z wyczynem nie idzie jednak szkolenie podstawowe i szkolenie instruktorów. Nie chodzi tu bynajmniej tylko o ilość. Brak jest zależności między potrzebami rozwijającego się lotnictwa cywilnego i szkoleniem podstawowym w Aeroklubie PRL. Ten ostatni w swych planach rozwojowych zakłada trochę mechanicznie, „w ciemno" wzrost podstawowego szkolenia szybowcowego o 20 procent rocznie. W ślad za zwiększanymi planami szkolenia idą do aeroklubów regionalnych... mniejsze dotacje. W tej sytuacji coraz większa ilość aeroklubów nie jest zainteresowana szkoleniem zbyt dużej liczby kandydatów na pilotów.

Niezbędne jest więc skorelowanie perspektywicznego zapotrzebowania na młodych pilotów przez różne rodzaje lotnictwa cywilnego z możliwościami Aeroklubu PRL w zakresie szkolenia. Możliwości te są znaczne i kryją w sobie spore rezerwy. Za szkolenie młodych pilotów, nawet już na szczeblu szybowcowej podstawówki, trzeba jednak płacić. „Polityka" przechwytywania z lotnictwa sportowego pilotów już zaawansowanych oraz instruktorów nie ma perspektyw.

Nie tak jeszcze dawno w aeroklubach, ogołoconych z instruktorów przez lotnictwo zawodowe, nie miał kto szkolić. Dzięki intensywnej działalności Aeroklubu PRL szybko uzupełniano te braki. Rekordowo szybkie, często zaledwie miesięczne szkolenie instruktorów, nie idzie jednak w parze z jakością. Tym bardziej że brak jest kursów doskonalących oraz narad szkoleniowych instruktorów. Obserwuje się więc ogólne obniżenie poziomu wyszkolenia. Stanowczo zbyt wielu instruktorów posiada poważne braki w technice pilotażu. Ma to, niestety, bezpośredni związek z bezpieczeństwem latania. Sytuacja w tym zakresie wymaga radykalnej poprawy!

SZYBOWCE NA MISTRZOSTWACH ŚWIATA

Polscy szybownicy wszystkie swoje największe sukcesy — a jest ich przecież niemało — uzyskali na szybowcach polskiej konstrukcji i produkcji. Na skrzydłach „Much", „Jaskółek", „Bocianów", „Zefirów", „Fok", „Piratów", „Cóbr", „Orionów", „Jantarów" i „Halnego" ustanawiają rekordy świata, zwyciężają w zawodach międzynarodowych, zdobywają tytuły najlepszych pilotów na naszym globie. Jest to niewątpliwy powód do dumy. U podstaw sukcesów pilotów leżały jednak zawsze talent, wiedza i pracowitość polskich konstruktorów, inżynierów i techników. Wielkie zwycięstwa pilotów są bowiem w dużej mierze także wykładnikiem czołowych na świecie osiągnięć naszej myśli technicznej w tej dziedzinie. **Jakże jednak często polski przemysł lotniczy i handel zagraniczny nie potrafiły we właściwy sposób zdyskontować sukcesów naszych pilotów, których znakomite rezultaty sportowe są najlepszą reklamą polskiego sprzętu.**

Już w czerwcu br. odbędą się w Finlandii XV Szybowcowe Mistrzostwa Świata. Jak uczy doświadczenie, impreza tego typu jest jednocześnie swoistą wystawą i pokazem w locie najlepszych światowych konstrukcji. Każdy sukces w tej imprezie jest znakomitą reklamą wyrobu, który z reguły wytwórnie latających orchidei w możliwie najkrótszym czasie potrafią zamienić na brzęczącą monetę.

Tradycyjnie już na mistrzostwa wybiera się także nasza reprezentacja narodowa. Wysoki poziom, jaki reprezentują polscy piloci, stawia ich w gronie faworytów. Nie da się jednak ukryć, że nasi piloci liczą jak zawsze na rodzimy sprzęt najwyższej klasy, na którym mogliby skutecznie rywalizować ze światową czołówką.

Znane szeroko na świecie Zakłady Szybowcowe w Bielsku-Białej i tym razem podjęły się przygotowania dla czterech naszych reprezentantów nowych, ulepszonych „Jantarów". W klasie otwartej mają to być „Jantary-2" o 20-metrowej rozpiętości skrzydeł, natomiast w klasie standard — zmodyfikowane „Jantary Standard". Według ustaleń, pierwszy „Jantar-2" ma być dostarczony naszym reprezentantom 15 kwietnia br. Natomiast trzy pozostałe szybowce — do 30 kwietnia br. Tymczasem bielskie SZD napotykają na duże trudności w kontynuowaniu prac nad tymi szybowcami i to ze strony... przemysłu lotniczego, na którego polecenie przerwano nawet prace nad „Jantarami Standard".

Wydaje się, że nie kto inny tylko właśnie przemysł lotniczy powinien zrobić wszystko, by pomóc Zakładom Szybowcowym w Bielsku-Białej w zrealizowaniu tego bardzo ambitnego przedsięwzięcia. Polscy piloci powinni wystartować w Finlandii na nowych szybowcach tym bardziej, że prace nad nimi są w końcowym stadium.

Obawom o wykonanie i dostarczenie na czas naszej reprezentacyjnej ekipie nowych szybowców towarzyszą inne kłopoty, związane z mistrzostwami świata. Po wpłaceniu wstępnej sumy za uczestnictwo w mistrzostwach, nie bardzo wiadomo skąd wziąć dewizy na uzupełnienie dość wysokiej opłaty za uczestnictwo oraz pobyt ekipy w mistrzostwach w Räyskälä. Dochodzą jeszcze, już w złotówkach, koszty transportu promem „Gryf" całej wyprawy do Finlandii.

Raczej nie ma nadziei na to, by wykonano szybowcowe wozy transportowe według nowo opracowanej dokumentacji. Zaczyna się więc modyfikować stare wozy. Sukcesywnie, acz też nie bez trudności, kompletuje się pozostałe wyposażenie ekipy, takie jak samochody, radiostacje (nowe RS-61), wariometry, stroje dla ekipy itp.

Wkrótce rozpoczną się ostateczne przygotowania pilotów do występu w Finlandii. Złożą się na nie m.in.: marcowy obóz kondycyjny, kwietniowe zgrupowanie w Olsztynie (krajobraz podobny do fińskiego), trening w CWL Leszno i start poza konkursem w mistrzostwach Polski.

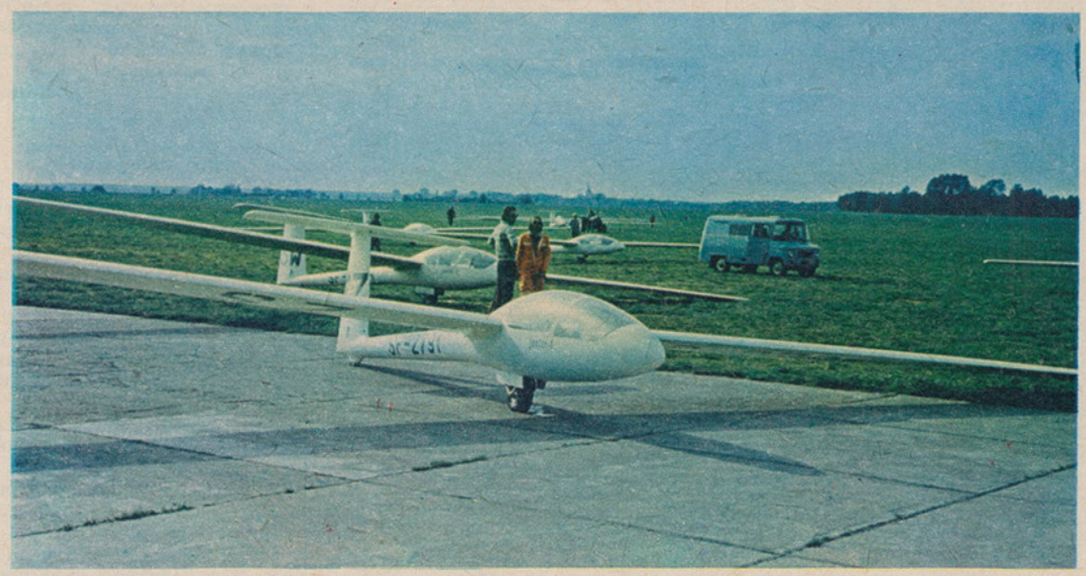
MEDAL TAŃSKIEGO DLA JANUSZA CENTKI

Janusz Centka, magister inżynier, absolwent Politechniki Poznańskiej, instruktor lotniczy CWL Leszno i członek Aeroklubu Poznańskiego, członek szybowcowej kadry narodowej, jako pierwszy polski pilot obleciał 1 czerwca 1975 r. na „Jantarze-1" trasę trójkąta 750 km. Za jednym zamachem ustanowił dwa rekordy Polski: prędkości na tym wielkim trójkącie — 93,07 km/h oraz odległości po trasie trójkątnej — 769 km. Za ten wybitny wyczyn Aeroklub PRL przyznał mu najwyższe szybowcowe wyróżnienie roku — Medal im. Czesława Tańskiego za 1975 r.

Przypomnieć należy, że zasadą jest, iż medal Tańskiego przyznawany jest jednokrotnie.

Januszowi Centce należą się jeszcze raz słowa uznania za wybitny wyczyn i serdeczne gratulacje z powodu przyznania mu Medalu Tańskiego. Mamy nadzieję, że to wyróżnienie będzie dla leszczyńskiego instruktora zachętą do podejmowania prób jeszcze bardziej ambitnych, takich na jakie niewątpliwie stać tego młodego i zdolnego pilota.

HEK



„Jantary" — sukcesy i nadzieje polskiego szybownictwa.

Janusz Centka — medal im. Cz. Tańskiego za 1975 r.
Zdjęcia: H. Kucharski

JAN WRÓBLEWSKI ZAPOWIADA ATAK NA 1000 KILOMETRÓW

Jan Wróblewski
Zdjęcie: J. Pomianowski

Miał zaledwie 34 lata, gdy wycofał się z czynnego życia sportowego. W swej błyskotliwej karierze odniósł sukcesy, dostępne tylko najlepszym z najlepszych. Był dwukrotnie mistrzem świata (South Cerney — 1965 r., Vršac — 1972 r.) i raz wicemistrzem (Marfa — 1970 r.). Zdobywał najcenniejsze tytuły w kraju. Był rekordzistą świata i dotąd jest rekordzistą kraju. Za swe wielkie wyczyny uhonorowany został wysokimi odznaczeniami państwowymi oraz najwyższymi krajowymi wyróżnieniami sportowymi. Otrzymał też najwyższe na świecie wyróżnienie w swej dyscyplinie — Medal im. Otto Lilienthala, przyznany mu przez Międzynarodową Federację Lotniczą (FAI).

Czytelnicy zapewne domyślili się już, że mowa o jednym z najzdolniejszych polskich szybowników, JANIE WRÓBLEWSKIM z Aeroklubu Bydgoskiego.

I oto mamy okazję porozmawiać nieco z niedawnym mistrzem.

— Co u Pana słychać? — pytamy stereotypowo znakomitego pilota.

— Właśnie znalazłem się w dziesiątce najpopularniejszych bydgoszczan w 1975 roku, wybranych przez czytelników bydgoskiego „Dziennika Wieczornego" — odpowiada J. Wróblewski.

— Nasze gratulacje.

— Dziękuję. Ale coś mi się wydaje, że na ten miły mojemu sercu wybór złożyły się głównie moje sukcesy sportowe sprzed lat, o których widać pamiętają czytelnicy „Dziennika Wieczornego".

— Obecnie jest Pan jednak także cenionym pilotem lotnictwa sanitarnego...

— W Bydgoskim Zespole Lotnictwa Sanitarnego pracuję już od 5 lat. W tym czasie wylatałem ok. 2 000 godzin na samolotach sanitarnych, przewożąc chorych i leki. Obecnie latam głównie na dwusilnikowych samolotach „Morava" i „Aero". Wkrótce czeka mnie przeszkolenie także na śmigłowcu Mi-2, którym już dysponuje nasz zespół. Pracy mamy bardzo wiele.

— W międzyczasie latał Pan w lotnictwie gospodarczym...

— Było to jednak latanie okresowe, na ryczałcie. Na samolotach rolniczych pracowałem przez pewien czas w kraju i trzy miesiące w Egipcie. Dzięki przychylności Zakładu Usług Agrolotniczych WSK „PZL" Warszawa-Okęcie mam nadzieję na ponowny, okresowy wyjazd do Afryki w br., oczywiście także do pracy w charakterze pilota rolniczego.

— Czy doświadczenie szybownika przydaje się Panu w pracy pilota zawodowego?

— Z całą pewnością tak.

— Czy nie żałuje Pan rozstania się przed dwoma laty z wyczynem szybowcowym?

— Nie.

— W ogóle jednak nie porzucił Pan chyba szybownictwa?

— Oczywiście, że nie. Czasami, w miarę wolnego czasu, latam treningowo na szybowcach w macierzystym Aeroklubie Bydgoskim. Muszę jednak przyznać, że mam na to niewiele czasu. Praca i rodzina — mam już 7-letniego syna — pochłaniają mi większość czasu.

— Mimo wszystko, może ma Pan jakieś plany szybowcowe na rok bieżący?

— Nie są to jakieś sztywne plany, ale pewne zamiary polatania na szybowcach rzeczywiście mam. Z powodu braku czasu nie wystartuję jednak w żadnych zawodach. W wolnych chwilach chciałbym tylko polatać trochę na szybowcu „Jantar-1", o który wzbogacił się Aeroklub Bydgoski. Pragnę dodać, że jest to dar prezydenta Bydgoszczy z okazji 30-lecia naszego aeroklubu.

Gdybym trafił na sprzyjającą pogodę, pokuszę się o atak na przelot tysiąckilometrowy. Nie kryję, że chciałbym być pierwszym, który dokona tego wyczynu w kraju. Czy jednak się uda? Chętnych jest więcej.

— Jaką Pan planuje trasę?

— Byłby to najprawdopodobniej przelot docelowo-powrotny Gorzów Wlkp. — Białystok — Gorzów Wlkp. (z odholowaniem z Bydgoszczy do Gorzowa). Przestudiowałem już tę trasę. Jest ona bardzo korzystna pod względem termicznym. Wydaje mi się, że mam szanse powodzenia. Warto by się może pokusić też kiedyś o jakiś nowy rekord świata.

— Pomimo, iż nie lata Pan zawodniczo na szybowcach tak jak dawniej, nie zrywa Pan kontaktów z szybownictwem...

— Oczywiście, że nie. Szybownictwo jest dziedziną, którą darzę ogromnym sentymentem. Świadczy o tym chyba także moje członkostwo w Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL.

— Wchodzi Pan dopiero w 36 rok życia, czyli ma Pan przed sobą jeszcze wielkie możliwości uprawiania wyczynu szybowcowego na najwyższym poziomie. Czy nie ma Pan więc zamiaru powrócić kiedyś do czynnego uprawiania szybownictwa i jak dawniej rywalizować z najlepszymi w kraju i na świecie?

— Nie wykluczam takiej możliwości. Stanie się to być może za kilka lat. Kiedy dokładnie — nie jestem dziś w stanie przewidzieć. Nie ukrywam, że warto by na przykład wystartować jeszcze w mistrzostwach świata, np. w dalekiej Argentynie.

— Ile czasu spędził Pan w powietrzu za sterami szybowców i samolotów?

— Łącznie wylatałem 5 200 godzin, w tym 3 100 godzin na samolotach i 2 100 godzin na szybowcach. Na tych ostatnich wykonałem 70 000 km przelotów.

— Dziękujemy za rozmowę.

Rozmawiał:
HENRYK KUCHARSKI

W ZASIĘGU SKRZYDEŁ

KĘTRZYŃSKI PRZYKŁAD

W 1973 r., gdy za sprawą warszawskiego Instytutu Lotnictwa powstał Aeroklub Kętrzyński — wielu było sceptyków, którzy nie dawali mu szans na przyzwoity rozwój. Okres jaki minął, nie potwierdził na szczęście tych obaw. Oczywiście, kętrzyńska działalność lotnicza nie obywa się bez trudności. Już jednak dotychczasowe osiągnięcia spowodowały, że Aeroklub Kętrzyński zaczyna się liczyć wśród aeroklubów regionalnych.

Rozwojem aeroklubu zainteresowane są żywo miejscowe władze, zakłady pracy i oczywiście młodzież.

Przełomowym rokiem w działalności Aeroklubu Kętrzyńskiego był zwłaszcza rok ubiegły, w którym zanotowano pierwsze większe osiągnięcia w szkoleniu i wyczynie sportowym. M. in. wyszkolono do III klasy 47 młodych szybowników, zdobyto 8 warunków czasowych i 9 przewyższeń do srebrnej odznaki szybowcowej oraz 2 pełne odznaki tego koloru. Ponadto — 5 licencji pilota szybowcowego. Łącznie sekcja szybowcowa wylatała prawie tysiąc godzin na szybowcach i 75 godzin na motoszybowcach. Dla jej potrzeb wylatano 360 godzin na samolotach.

Aeroklub ma obecnie kilkudziesięciu młodych — w wieku 16—20 lat — obiecujących pilotów.

W Aeroklubie Kętrzyńskim odbywają swoje podstawowe szkolenie w powietrzu uczniowie pierwszego w kraju Technikum Rolniczego z pobliskiego Karolewa, kształcącego pilotów rolniczych. Uczniowie klasy I odbyli w ub.r. w Aeroklubie Kętrzyńskim szkolenie do III klasy pilota szybowcowego. Przyszli agrolotnicy odbywali też loty na motoszybowcach. Patronat nad tym rodzajem szkolenia, a w praktyce nad całym aeroklubem, poza Instytutem lotnictwa objął także Departament Wychowania Rolniczego Ministerstwa Rolnictwa.

Pierwsze większe osiągnięcia niemożliwe byłyby bez sprzętu lotniczego. Z przydziału APRL, Aeroklub Kętrzyński ma 2 szybowce „Bocian", 1 „Pirata", oraz wyciągarki i ściągarki. Instytut Lotnictwa przekazał Aeroklubowi Kętrzyńskiemu szybowiec „Pirat" i 2 motoszybowce „Ogar". W sezonie 1975 r. Aeroklub Białostocki na 3 miesiące wypożyczył młodym pilotom z Kętrzyna szybowiec „Mucha-100". Na rok bieżący patroni Aeroklubu Kętrzyńskiego obiecują zakup dalszych egzemplarzy latającego sprzętu dla swych podopiecznych.

Poza sprzętem Aeroklub Kętrzyński otrzymał w ub.r. pomoc w postaci 8 instruktorów, którzy pracowali na ryczałcie podczas wakacji, wzmacniając nieliczną jeszcze etatową obsadę instruktorską.

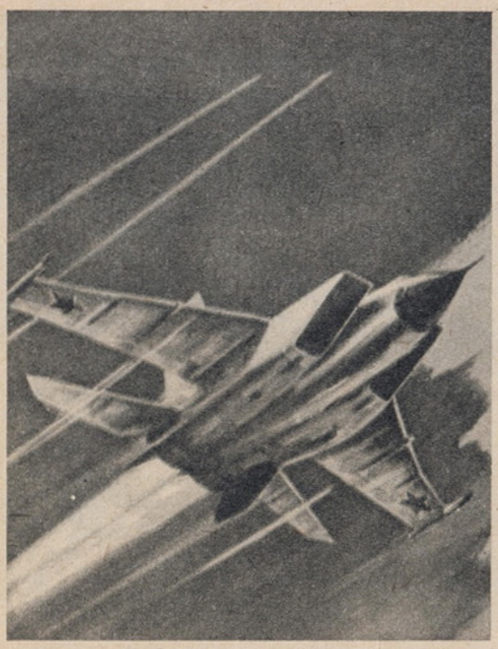
W Kętrzynie prowadzi się pierwsze próby ze szkoleniem pilotów na motoszybowcach. Między innymi we wrześniu ub.r. przeprowadzono tam eksperymentalne szkolenie podstawowe pilotów na „Ogarach". Szkolenie wypadło pomyślnie i 6 studentów Wydziału Mechaniki, Energetyki i Lotnictwa Politechniki Warszawskiej szybko opanowało podstawy latania.

Aeroklub niewielkiego Kętrzyna pomyślnie się więc rozwija i ma śmiałe plany na najbliższą przyszłość. Oprócz troskliwych patronów, ma wielu już i z każdym rokiem więcej, oddanych sympatyków. Swoją bezinteresowną pracą pomagają oni wydatnie młodemu aeroklubowi w jego ożywionej i owocnej działalności. Należą do nich m. in. dyrektor IL inż. Pawlak, inż. Staszek, radiotechnik F. Jotejko i inni. Aeroklubowi Kętrzyńskiemu pomaga również sąsiedni Aeroklub Warmińsko-Mazurski w Olsztynie. Ich entuzjazm i przychylność umożliwiły dużej grupie młodzieży nawiązanie kontaktu z lotnictwem, postawienie pierwszych kroków w powietrzu, udany start do zawodu pilota i kariery lotniczej.

Na przykładzie Aeroklubu Kętrzyńskiego, potwierdza się raz jeszcze teza, że tam gdzie zabierają się do solidnej działalności prawdziwi entuzjaści lotnictwa, tam nie ma trudności nie do pokonania i sukces jest tylko sprawą czasu. Krótka historia Aeroklubu Kętrzyńskiego, którego rola zwłaszcza w kształceniu kadr lotniczych dla lotnictwa rolniczego zaczyna nabierać coraz większego znaczenia, jest tego wymownym przykładem.

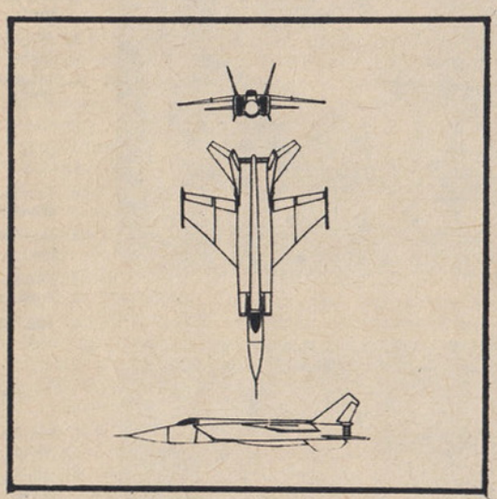
Halny

REKORDZISTA



Samolot ten, bo o samolocie mowa, spędza sen z oczu wielu konstruktorom lotniczym na świecie, wojskowym i innym specjalistom związanym z budową statków powietrznych. Po raz pierwszy przedstawił się na podmoskiewskim lotnisku przed dziewięcioma laty. Komentatorzy wielkich ówczesnych pokazów lotniczych określali go mianem naddźwiękowego myśliwca przechwytującego, operującego w każdych warunkach pogodowych (Wsiepagodnyj swierchzwukowoj istriebitiel-pierechwatczik). Wkrótce zdjęcia samolotu radzieckiego noszącego oznaczenie E-266 obiegły prasę całego świata i każdy mógł przekonać się, że jest to oryginalna maszyna z dwoma silnikami umieszczonymi obok siebie, charakterystycznymi wielkimi wlotami powietrza umieszczonymi po obu stronach kadłuba i dwoma statecznikami pionowymi. Informację, że samolot ten zdolny jest do lotu z trzykrotną prędkością dźwięku, przyjmowano na Zachodzie z uśmiechem.

Zanim E-266 został oficjalnie pokazany publiczności, już w roku 1965 w kolejnym biuletynie FAI można było przeczytać o nowym rekordzie prędkości ustanowionym przez radzieckiego pilota Aleksandra Fiedotowa: na samolocie E-266 wykonał on lot z prędkością 2 320 km/h na wysokości rzędu 21 000—22 000 m, z ładunkiem 2 000 kg, przelatując regulaminową bazę o długości 1 000 km. Tak to się rozpoczęła historia jednego z



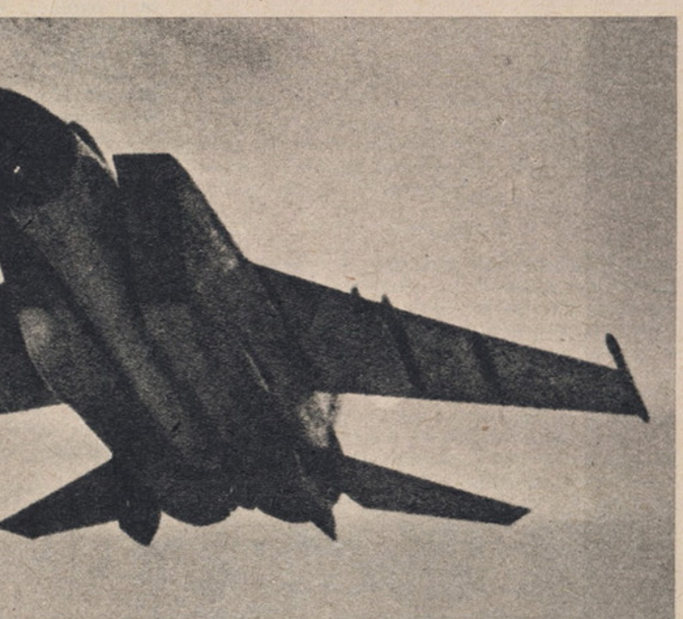
E-266

najnowocześniejszych i najszybszych samolotów świata. Na sławnej już paradzie w Domodiedowie E-266 przedstawiał się zatem z pewnymi już zasługami i dlatego podziwiany był bardziej może niż inne samoloty.

W roku 1967 pilot M. Komarow na tymże samolocie w locie po obwodzie zamkniętym długości 500 km uzyskuje prędkość 2 930 km/h. Wynik niezwykły — i o czym wiedzą specjaliści — bardzo trudny do zrealizowania. Proszę sobie wyobrazić, że podczas trwania lotu po wielkim kręgu samolot pochylony jest około 40 stopni, a przeciążenia sięgają 1,3 g. W tymże samym roku pilot A. Fiedotow na E-266 osiągnął wysokość 30 010 m, rozpędzając samolot po krzywej balistycznej na „wzór" rakiety.

4 listopada 1967 roku pilot Piotr Ostapienko ustanowił nowy rekord światowy prędkości lotu wynikiem 2 910 km/h. Tym samym pobity został rekord z roku 1965, ustanowiony na amerykańskim supermyśliwcu Lockheed YF-I2A (2 718 km/h), lepszy wówczas od rekordu Fiedotowa. Godny uwagi był fakt, zresztą omawiany w prasie zachodniej, że specjalnie przystosowany samolot amerykański okazał się mniej szybki od seryjnego radzieckiego myśliwca.

Popularny francuski miesięcznik „Science et vie", w wydaniu poświęconym w całości lotnictwu roku 1975, wymienia radziecki samolot wśród najlepszych maszyn tego typu na świecie. Przy okazji podano światowe osiągnięcia ustanowione właśnie na samolocie E-266, a wśród nich rekordy wznoszenia na 20 km — 169,8 s, na 25 km — 192,6 s, na 30 km — 243,9 s. Wyniki niezwykłe, zważywszy, że rakieta nośna „Saturn-V" o wielokrotnie większym zasobie mocy niż jakikolwiek samolot myśliwski wdrapuje się na wysokość 15 km w ciągu około 10 s.



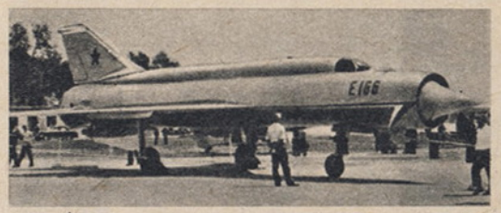
E-266

Mogłoby się wydawać, że po tylu rekordach samolot E-266 powinien już odejść na zasłużony odpoczynek. Wprost przeciwnie, samolot ten zupełnie się nie starzeje! Oto 17 maja 1975 roku Aleksander Fiedotow na samolocie E-266 M, jak podaje biuletyn Międzynarodowej Federacji Lotniczej, z dwoma silnikami typu RD-F o ciągu 14 000 kG, ustala dwa rekordy czasu wznoszenia na wysokość 25 km — 2 min 34,2 s oraz na wysokość 35 km — 4 min 11,7 s (dodajmy dla młodych naszych lotników wyjaśnienie, że sławny przed 40 laty polski myśliwiec P-11c w ciągu 4 minut osiągał wysokość około 4 000 m). W tym samym dniu pilot Piotr Ostapienko na identycznym samolocie osiągnął wysokość 30 km w czasie 3 min 9,85 s. Wszystkie wyniki, jak dotąd, nie zostały pokonane.

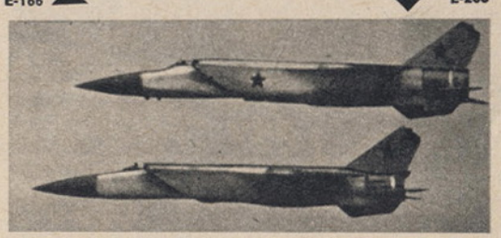
Samolot E-266, jak podaje organ DOSAAF „Krylia Rodiny", jest dziełem biura konstrukcyjnego noszącego obecnie imię dwukrotnego Bohatera Pracy Socjalistycznej Artioma Mikojana. Z tego też znakomitego zespołu konstruktorów wyszedł przecież seryjny MiG-21, jedna z najlepszych maszyn myśliwskich swej klasy. Zanim samolot uzyska sławę takiego choćby MiG-a 21, przechodzi szereg ewolucji. Na przykład wspomniany myśliwiec, zanim wszedł do produkcji seryjnej, znany był jako E-66, na której to maszynie ustalono szereg rekordowych lotów (m. in. pilot G. Mosołow w roku 1959 na bazie 15—25 km osiągnął prędkość 2 388 km/h, a w roku 1961 uzyskał absolutną wysokość 34 714 m). W oparciu o doświadczenia zebrane przy budowie samolotu rekordowego możliwe stało się jeszcze lepsze opracowanie konstrukcji wielkoseryjnej, której przedstawicielem jest między innymi MiG-21.

Tak wyjaśnia sprawę radziecki miesięcznik lotniczy. Mało tego, samolot wyprzedzający pierwsze seryjne egzemplarze jest latającym laboratorium i funkcja jego nie kończy się natychmiast po wykonaniu wszystkich naznaczonych zadań. Tak właśnie dzieje się w przypadku samolotów radzieckich oznaczanych literą „E". Przecież w czerwcu ubiegłego roku Swietłana Sawicka jako jedyna obecnie kobieta na świecie ustanowiła na bazie 15—25 km rekord prędkości lotu wynikiem 2 683,446 km/h, lecąc na samolocie E-133 wyposażonym w dwa silniki turbinowe o ciągu 11 ton. E-133 jest jedną z ewolucji omawianego E-266. Dodać warto, iż rekord Sawickiej o 383 km/h przewyższał wynik osiągnięty w 1964 roku przez znakomitą lotniczkę amerykańską Jacqueline Cochran.

Z samolotem E-266 związane są nazwiska doskonałych pilotów doświadczalnych: Fiodotowa, Ostapienki, Orłowa, Komarowa, a również wielu pracowników biur konstrukcyjnych, instytutów i zakładów lotniczych, których wspólnym dziełem jest samolot rekordzista. (l.)



E-166



E-266

33 ŚMIAŁYCH NA STOKU NOSALA

Chociaż tych naprawdę śmiałych, którzy wystartowali z Nosala, było dwudziestu pięciu, ale przecież do pierwszych międzynarodowych zawodów o Puchar Zakopanego zgłosiło się aż trzydziestu trzech pilotów lotni: z Austrii, CSRS, RFN, Węgier, Włoch i Polski. Niech więc będą wszyscy w tytule.

Dobry pomysł mieli ojcowie miasta, włączając te zawody do programu obchodów styczniowej rocznicy wyzwolenia Zakopanego spod okupacji hitlerowskiej.

Piękna słoneczna pogoda i biel śniegu dodały uroku całej imprezie oraz pozostawiły niezapomniane wrażenia tysiącom turystów i wczasowiczów, którzy przez trzy dni oblegali podnóże Nosala. Niczym barwne motyle spływały ze stoku lotnie. Bezszelestnie, czysto, w idealnej harmonii człowieka z przyrodą, nie zakłócając w niczym majestatu gór.

Raz po raz rozlegały się burzliwe oklaski, nagradzające zawodników za szczególnie udany lot. A było kogo oklaskiwać! W Zakopanem latali przecież zawodnicy z Austrii, Włoch i RFN, którzy na ubiegłorocznych mistrzostwach świata zajęli miejsca w pierwszej pięćdziesiątce wśród trzystu startujących. Startował też pilot austriacki, który na wszystkich dotąd zawodach europejskich zajmował czołowe miejsca — od pierwszego do piątego. W Zakopanem też był piąty w punktacji ogólnej. Wysoką klasę pokazali Węgrzy, będący największą niespodzianką zawodów. Ale o tym za chwilę.

Sklasyfikowano ogólnie dwudziestu jeden zawodników. Podczas zawodów i pokazów wykonano około stu pięćdziesięciu lotów, i to bez jakichkolwiek wypadków.

W sumie impreza udana. Do tego: pierwsze zawody pilotów lotni w Polsce i to od razu międzynarodowe. Brawo Zakopane!

ZAWODY

Startowano ze slalomowego stoku Nosala. Podawano wprawdzie różnicę poziomów 225 m, ale w istocie miejsce startu było chyba niżej. Niektórzy zawodnicy oceniali, że różnica poziomów jest rzędu 150 m. Nie ma to oczywiście żadnego znaczenia, gdy chodzi o przebieg zawodów. Wspominam o tym dlatego, że może być przydatne przy próbie przybliżonej oceny doskonałości aerodynamicznej różnych typów lotni biorących udział w zawodach.

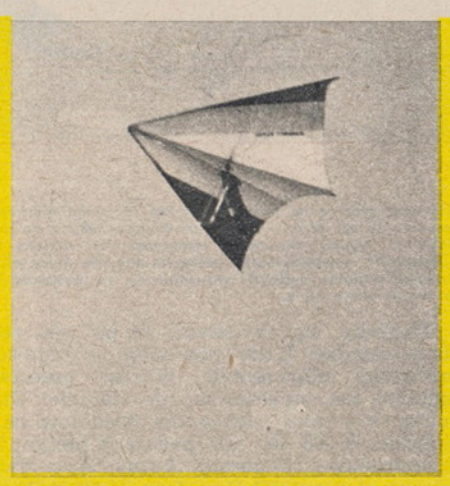
Jerzy Majewicz z Aeroklubu Krakowskiego w chwilę po locie na celność lądo

Transport zawodników i lotni zapewniał wyciąg narciarski. Lądowano na śniegu w kole z wyznaczonym centrum. Łączność radiotelefoniczna pomiędzy startem i lądowiskiem usprawniała przebieg zawodów. Należy podkreślić duży udział aktywu społecznego w obsłudze zawodów. A to się ceni!

Zawody były rozegrane w dwóch konkurencjach: w lotach na celność lądowania i w lotach na czas. Klasyfikowano zawodników w poszczególnych konkurencjach oraz ogólnie w punktacji końcowej.

W lotach na celność lądowania uzyskane odległości od centrum koła układały się w zakresie od 0 m do 24,4 m. W lotach na czas rozpiętość wyników wynosiła od 1 min 10 s od 2 min 37 s.

Niektórzy zawodnicy zagraniczni startowali



Przegląd typów lotni pokazanych na zawodach w Zakopanem. Ich opisy techniczne zamieścimy w „SP".

WYNIKI ZAWODÓW

Celność lądowania

1. Marton Ordody (Węgry) — 99 pkt.
2. Martin Dagn (Austria) — 98 pkt.
3. Jürgen Hoffmann (RFN) — 92 pkt.
12. Wojciech Gorgolewski (PRL) — 44 pkt.

Czas trwania lotu

1. Ferdinand Pigneter (Austria) — 100 pkt.
2. Rudi Kreutzhuber (Austria) — 81,21 pkt.
3. Ferenc Kiss (Węgry) — 77,48 pkt.
8. Jan Mirański (PRL) — 62,85 pkt.

Punktacja ogólna

1. Marton Ordody (Węgry) — 164,17 pkt.
2. Jürgen Hoffmann (RFN) — 162,74 pkt.
3. Ferenc Kiss (Węgry) — 155,48 pkt.
14. Wojciech Gorgolewski (PRL) — 86,22 pkt.
16. Jan Mirański (PRL)
18. Jerzy Majewicz (PRL)
20. Kazimierz Romaniszyn (PRL)

Andrzej Bylok, Antoni Łaciok i Piotr Wolski nie zostali sklasyfikowani.

wania.
Zdjęcia: Janusz Wojciechowski

Jan Mirański z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego. Najlepszy z naszych w locie na czas.

Typowa lotnia węgierska, zawodnik Pal Rez i rozjemca mety Jozsef Horvath. W tym locie Rez wylądował na punkt (0,00 m).

na różnych typach lotni: innych do lotów na celność lądowania, a innych do lotów na czas. I to jest właściwe, jeśli chodzi o wyczynowe latanie zawodnicze. Aby zwiększyć swe szanse, trzeba mieć dwie lotnie o różnych charakterystykach. Chyba, że uda się komuś zbudować lotnię naprawdę uniwersalną, ale do tego na razie daleko.

ZAWODNICY

Rewelacją zawodów byli Węgrzy. Drużyna sześcioosobowa, nie licząc osób towarzyszących. Lotnie pokryte grubą przezroczystą folią plastykową nie robiły najlepszego wrażenia. Ale wyrównane loty wszystkich Węgrów były prawdziwym zaskoczeniem.

W klasyfikacji ogólnej Węgrzy zajęli miejsca: 1, 3, 7, 8, 9 i 15. Zwyciężyli też w nieoficjalnej klasyfikacji zespołowej, przed Austrią, RFN i Polską.

Spróbowałem poznać tajemnicę sukcesów naszych węgierskich przyjaciół. Ich niepozorne na pierwszy rzut oka lotnie miały wielką zaletę: były wszechstronnie oblatane. Oglądając je, można było dostrzec różne ulepszenia wynikające z praktyki, np. dodatkowe linki obsługiwane przez pilota i zabezpieczające przed „flatterem" krawędzi spływu lub przed przeciągnięciem lotni.

Oto co powiedział absolutny zwycięzca zawodów Marton Ordody na temat pokrycia lotni. Węgrzy, jak i my, mają trudności z dakronem. Trudności trudnościami, a latać trzeba. Wypróbowali więc w locie wszelkie dostępne im tworzywa pokryciowe: różne ortaliony, tkaniny spadochronowe i żaglowe oraz tkaniny typu naszego torlenu. Najlepszą okazała się zwykła gruba folia plastykowa. Tak pokryte lotnie miały znacznie większą doskonałość aerodynamiczną od wszystkich pozostałych — z wymienionymi rodzajami pokryć. No tak, ale pokrycie z folii nie jest bezpieczne. Gdy folia gdzieś pęknie — rwie się cała powłoka. Okazuje się, że można temu przeciwdziałać, stosując specjalne klejenie i zgrzewanie folii oraz wspomniane przed chwilą urządzenia „przeciwflatterowe". Folia plastykowa boi się mrozu. To fakt. Ale podczas zawodów panowała temperatura —15° C i nic się nie działo. Być może pomagało tu słońce. Oczywiście są to tylko uwagi na marginesie. Bo wszyscy są zgodni, że najwłaściwszym tworzywem pokryciowym jest w chwili obecnej dakron. A kto może — niech unika białego dakronu żaglowego, który jest najmniej przydatny na lotnie spośród dakronów.

Węgrzy latają dużo. Pilotaż mają opanowany po mistrzowsku. W Zakopanem widzieliśmy ciasne zakręty z dużym przechyleniem, loty z dużą prędkością, lądowanie na granicy przeciągnięcia. Tak mogą latać tylko piloci świetnie znający możliwości swych lotni. Poza tym Węgrzy mieli ambicję i ducha walki. Chcieli wypaść jak najlepiej, wygrać. Wygrali zasłużenie i to z konkurentami z państw zachodnich, świetnie wyposażonymi i startującymi na najnowocześniejszych lotniach wyczynowych, również tzw. drugiej generacji. Gdy zawodnicy węgierscy otrzymają sprzęt klasy światowej — na pewno o nich jeszcze usłyszymy.

TECHNIKA

Lotnie drugiej generacji — to jakby szybowce bezogonowe. Duży kąt wierzchołkowy, ucięte końcówki płata, profil w kształcie S — samostateczny. Widzieliśmy je w Zakopanem. Z pilotem w pozycji leżącej — doskonałość takiej lotni jest bliska 7—8. Charakterystyczne, że jeden z czołowych pilotów zachodnioniemieckich powiedział po ostatnim lądowaniu na swej superlotni w Zakopanem, że już na następnych zawodach, w jakich będzie startował, przesiądzie się na najnowocześniejszą obecnie jego zdaniem lotnię „Sun-IV" o doskonałości 10 lub nawet nieco większej.

Zwróćmy uwagę na rozwój techniczny lotni, od prymitywnego klasycznego miękkopłata o doskonałości 2,5 — 3,5 do dzisiejszych mikroszybowców o doskonałości 10 — 12. I to jest postęp uzyskany w okresie zaledwie trzech lat. Zresztą oglądając lotnię drugiej generacji startujące w Zakopanem, można było zauważyć ile wiedzy z zakresu aerodynamiki małych prędkości kryje się w nich. To już nie są konstrukcje amatorskie. To są wyspecjalizowane konstrukcje lotnicze. Nic też dziwnego, że światowa cena 1 kg konstrukcji lotni wynosi około 50 dolarów i należy do jednych z najwyższych w ogóle. Stąd wniosek dla naszych konstruktorów lotniczych i wytwórni: produkcja i eksport dobrych lotni są wysoce opłacalne. Mało materiału, dużo myśli technicznej, wysoka cena światowa i zapotrzebowanie. Prawie ideał eksportowy.

Oglądając wyposażenie ekip zagranicznych można stwierdzić, że obok produkcji seryjnej lotni rozwinął się już przemysł pomocniczy wytwarzający specjalne: kombinezony, hełmy, okulary, buty, uprząż pilota, wysokościomierze, prędkościomierze i wiele innych przydatnych drobiazgów. Ładne to jest, barwne, ale podobno bardzo drogie. Mimo to o-sprzęt tego rodzaju znajduje wielu nabywców. Nic dziwnego: lotniarz w pełnym ekwipunku wygląda jak astronauta, a co najmniej jak pilot odrzutowca. Tylko, że bardziej kolorowo. Estetyka przyciąga.

NASI

Udział polskich zawodników. Faktem jest, że na zawodach w Zakopanem nie odegrali żadnej roli. Faktem jest również, że podczas pokazów latali wręcz znakomicie, ladując zawsze bardzo blisko celu — środka koła. A więc wypadli znacznie poniżej swych możliwości. To się zdarza na zawodach. Potrzebna jest bowiem pewna rutyna zawodnicza, no i lepszy sprzęt. Bo latać, to nasi zawodnicy naprawdę umieją. W Zakopanem startowali piloci z aeroklubów Bielsko-Bialskiego i Krakowskiego. A więc początek został zrobiony. Warto może dodać, że dwaj nasi rutynowani zawodnicy. Jerzy Lutkowski i Andrzej Mądrzyk, z Aeroklubu Częstochowskiego tym razem nie startowali. Pierwszy pełnił w Zakopanem funkcję kierownika zawodów, drugi zaś głównego rozjemcy.

POKAZY

Kilka słów o pokazach. Znów będzie o Węgrach. Ale naprawdę ci chłopcy zadziwiali wszystkich przy każdej okazji. Podczas pokazów zademonstrowali loty zespołowe z wielobarwnymi świecami dymnymi. Latały w szyku trzy lotnie i dwie. Mieli przygotowany program lotu w piątkę, ale nie mogli wystartować wszyscy na raz z wąskiej przecinki stoku slalomowego Nosala. Wielobarwne dymy znaczyły na niebie ślady ewolucji. To były najefektowniejsze chwile zawodów w Zakopanem.

Warto może odnotować to, co podczas zawodów pokazali zawodnicy z krajów Europy zachodniej. Ciasne zakręty z przechyleniem 45—50 stopni. Loty z dużą prędkością pod kątem 20—30 stopni z następnym wyrwaniem. Lądowanie typu spadochronowego z wysokości kilku metrów, na dużych kątach, gdy zawodnik uznał, że znajdzie się poza kołem. To były fragmenty wskazujące na wysoką klasę i rutynę zawodników startujących w Zakopanem.

Na nartach startował jedynie zawodnik włoski. Wyglądało to bardzo efektownie.

★

O czym mówiono w Zakopanem już po zawodach? Że warto wprowadzić międzynarodowe zawody pilotów lotni na stałe do programu corocznych obchodów rocznicy wyzwolenia tego miasta. Że warto tu rozgrywać drugie zawody latem. Że można tu zorganizować szkołę pilotów lotni, jako że lotnie i narty znakomicie się uzupełniają. Za rok zobaczymy, co z tego wyniknie. Bądźmy dobrej myśli. W Zakopanem wiedzą, co robią!

JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Ląduje zawodnik na lotni drugiej generacji.

NASZE TRASY

LOTNICZE ZAKŁADY NAUKOWE

„Mieszkam w Poznaniu. We Wrocławiu znajduje się prawdopodobnie jakaś szkoła lotnicza. Za parę miesięcy kończę ósmą klasę. Interesuję się lotnictwem i proszę o adres tej szkoły" — pisze do nas **Dariusz Ogrodowski.** Podobnej treści listy dostaliśmy od **Kazimierza Michalaka** z Pleszewa, **Andrzeja Kmicika** z Wielunia, **Jacka Kowalskiego** z Sieradza i innych czytelników.

We Wrocławiu — Psie Pole, przy ul. Kiełczowskiej 43/53, mieszczą się Lotnicze Zakłady Naukowe im. gen. Karola Świerczewskiego. Obejmują one m.in. 5-letnie Technikum dla absolwentów szkoły podstawowej oraz 3-letnią Zasadniczą Szkołę Metalową dla absolwentów szkół podstawowych. Zakłady Naukowe posiadają stałe zapotrzebowanie przemysłu lotniczego i cywilnej komunikacji lotniczej na zatrudnienie absolwentów.

Technikum kształci techników budowy samolotów o trzech specjalnościach: ● budowa silników lotniczych ● budowa osprzętu samolotów, tj. aparatury wyposażenia samolotu ● napędy hydrauliczne i pneumatyczne.

Uczniowie zdobywają teoretyczne i praktyczne wiadomości z zakresu: budowy silników lotniczych — tłokowych i odrzutowych, budowy aparatury dla wyposażenia samolotów i budowy napędów hydraulicznych i pneumatycznych oraz zdobywają inne wiadomości zawodowe i wykształcenie ogólne. Praktykę uczniowie zdobywają w laboratorium i pracowniach szkolnych oraz warsztatach szkolnych i zakładach przemysłu lotniczego. Nauka kończy się egzaminem dojrzałości, z przygotowania ogólnego i zawodowego. Świadectwo dojrzałości uprawnia do używania tytułu technika i do ubiegania się o przyjęcie na wyższe uczelnie.

Zasadnicza Szkoła Zawodowa, oprócz umiejętności ściśle zawodowych, daje również inne wiadomości potrzebne w pracy i w życiu codziennym. Kształci ona fachowców obróbki metali: ślusarzy, tokarzy i frezerów. Praktyczna nauka zawodu odbywa się we własnych warsztatach szkolnych, laboratoriach i pracowniach szkolnych, a w razie potrzeby — w odpowiednich fabrykach. Świadectwo ukończenia szkoły uprawnia do pracy na odpowiednich stanowiskach w zakładach pracy, do samodzielnego wykonywania zawodu (tak jak świadectwo czeladnicze) oraz do dalszej nauki w technikach dla absolwentów Zasadniczych Szkół Metalowych.

Warunki przyjęcia do szkoły są: złożenie do 1 czerwca w sekretariacie szkoły — podania, życiorysu, dwóch fotografii, metryki urodzenia (oryginału, lub odpisu poświadczonego), ostatniego świadectwa szkolnego lub tymczasowego zaświadczenia szkolnego dla uczniów klasy VIII oraz wykaz ocen półrocznych, świadectwa lekarskiego o przydatności do zawodu, zaświadczenia lekarza okulisty, świadectwa szczepienia ospy i opinii szkoły, do której ostatnio uczeń uczęszczał.

Kolejnym warunkiem jest złożenie egzaminu wstępnego z następujących przedmiotów: język polski — pisemny i ustny, matematyka — pisemny i ustny, fizyka — ustny. Egzamin odbędzie się w dniach 26—30 czerwca. od godz. 8.00. Po złożeniu w/w dokumentów szkoła powiadamia o terminie egzaminu.

Szkoła posiada internat dla zamieszkałych poza Wrocławiem. Pierwszeństwo w nim mają uczniowie z odległych miejscowości, z dobrymi ocenami i dobrym zachowaniem, mający trudne warunki mieszkaniowe. O przyjęcie do internatu należy złożyć oddzielne podanie. Uczniowie ci mają również prawo do ubiegania się o stypendium. (z)

AEROKLUB POMORSKI

Miniony sezon był bardzo owocny dla członków Aeroklubu Pomorskiego. W porównaniu z latami poprzednimi toruńczycy osiągnęli znacznie lepsze razultaty w wielu dziedzinach.

Szczególnie cenne sukcesy mają do odnotowania szybownicy, którzy dzięki sprzyjającej pogodzie przelecieli aż 37 668 kilometrów, w tym 22 909 km po trasach zamkniętych. Jest to największa liczba kilometrów, jaką udało się przelecieć toruńczykom w ciągu jednego sezonu. Czterech pilotów zdobyło diamenty za przeloty docelowe długości 300 km, natomiast czternastu srebrne odznaki szybowcowe. Licencję pilota uzyskało kilkanaście osób, zaś dziewięć — II klasę szybowcową. Sześciu szybowników zdobyło uprawnienia instruktorskie. Najlepsi uczestniczyli w mistrzostwach Polski i odnieśli zwycięstwo w mistrzostwach Pomorza.

KORESPONDENCJE

Nie mniejsze osiągnięcia zanotowała sekcja samolotowa. Piloci wylatali ogółem 1480 godzin. Najlepsi plasowali się na wysokich pozycjach w XII Rajdzie Samolotowym Dziennikarzy i Pilotów oraz w II Pomorskim Rajdzie Dziennikarzy i Pilotów, a także uczestniczyli w mistrzostwach kraju.

Spadochroniarze — podobnie, jak przed rokiem — wykonali prawie 2,5 tysiąca skoków. Czołowi skoczkowie brali udział w mistrzostwach Polski i jak w poprzednich latach — sięgnęli po prymat na Pomorzu. Trzeba także wspomnieć, że w ub. roku toruńscy spadochroniarze trenowali przede wszystkim akrobację zespołową (relativ), by jak najlepiej przygotować się do udziału w pierwszych w kraju zawodach tego typu.

Bolesław Otręba

ARYTMOGRAF

Do arytmografu należy wpisać litery, którym odpowiadają liczby odgadniętych wyrazów. Należy pamiętać, że jednakowym liczbom odpowiadają jednakowe litery. Litery wpisanych w ten sposób wyrazów, czytane zgodnie z ruchem wskazówek zegara, począwszy od pola oznaczonego podwójną linią dadzą rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: A — polski samolot obserwacyjny typu RWD-14: 12 — 1 — 2 — 16 — 13 — 2; B — odchylenie do góry lub do dołu płata, w celu zwiększenia stateczności samolotu: 15 — 1 — 8 — 11 — 7 — 3; C — polski dwusilnikowy samolot treningowy typu PWS-33: 15 — 9 — 6 — 18 — 4 ; D — opad atmosferyczny składający się z bryłek lodu: 19 — 17 — 2 — 10; E — typ pierwszego w PLL LOT samolotu odrzutowego: 14 — 5.

Rozwiązania nadsyłać pod adresem redakcji, ul. Widok 8, 00-023 Warszawa, do 22.II.br., wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach.

Opracował: JANUSZ PALACZ

Rozwiązanie konkursu świątecznego

Hasło główne: DO SIEGO ROKU.

Hasła pomocnicze: 1 — „Eskadra", 2 — Leszno, 3 — Koessen, 4 — Indie, 5 — Adela, 6 — Bengazi, 7 — LOTAR, 8 — „Ogar", 9 — „Sojuz — Apollo", 10 — Kętrzyn, 11 — Miniatury.

Nagrody wylosowali:

ZEGAREK NA RĘKĘ — **Barbara Śliwińska** — Zalesie, 13-124 Kozłowo.

BONY KSIĄŻKOWE po 50 zł: **Roman Szczeblewski** — ul. Grochowska 170/35, 04-357 Warszawa; **Aleksander Szulte-Nele** — ul. Graniczna 17/2, 62-800 Kalisz; **Leszek Kaliński** — ul. Żagańska 22c/17, 04-713 Warszawa; **Grzegorz Antkowiak** — ul. Promienista 96/3, 60-141 Poznań; **Jerzy Balunowski** — ul. 1-go Maja 4/32, 14-445 Białystok;

KOMPLET KSIĄŻEK WKiŁ: **Miłosz Rusiecki** — ul. Broniewskiego 80/5, 87-100 Toruń.

DO „SKRZYDLATEJ"

listy

CHCEMY KORESPONDOWAĆ Z POLAKAMI

Szanowna Redakcjo!

„Skrzydlatą" czytam już 10 lat. Jestem przewodniczącym koła modelarstwa lotniczego w szkole, w którym budujemy lotnię według planów zamieszczonych w Waszym tygodniku. Korzystamy także z planów modeli, które publikujecie. Przyzwyczailiśmy się już, że „Skrzydlata" zawsze przychodzi nam z pomocą i dlatego zwracamy się z prośbą: młodzież z naszego koła chciałaby korespondować z młodzieżą jakiejkolwiek modelarni lotniczej w Polsce.

Bardzo prosimy o adres takiej modelarni.

Przewodniczący koła
Jewgienij W. Dubicz
stancja Kalczik
s. Kasjanowka
Donieckaja oblast' — 342211
ZSRR

List niniejszy traktujemy jako miłą, przyjacielską ofertę współpracy pod adresem młodych entuzjastów lotnictwa, polskich modelarzy. Sądzimy, że nie pozostanie on bez odpowiedzi. **(Red.)**

Jürgen Bamberg — 4732 Bad-Trankenhausen, Otto-Nuschke-Str. 5, NRD. Od 1966 r. systematycznie czyta „SP". Zbiera modele samolotów w skali 1:72 i 1:100. Chciałby korespondować z Czytelnikami o podobnych zainteresowaniach. Można pisać w językach niemieckim lub rosyjskim.

Roman Antonowicz — ul. Kopernika 39/1, 42-200 Częstochowa. Jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej" oraz czynnym pilotem szybowcowym. Pasjonuje się lotnictwem wojskowym. Ma bogaty zbiór książek, czasopism i zdjęć lotniczych oraz wiele własnych szkiców i planików. Chętnie udzieli odpowiedzi na pytania czytelników z zakresu — samoloty po II wojnie światowej do chwili obecnej. Wystarczy do listu dołączyć pustą kopertę ze znaczkiem, na odpowiedź. Odpisze na każdy list.

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI

polecają:

Janusz WOJCIECHOWSKI: Budowa i pilotaż radiomodeli. Wyd. 3, format A4, str. 144 + 4 wkładki dwustronne, cena 80 zł.

Opis sposobu samodzielnej budowy kompletnych, prostych, jednokanałowych urządzeń do zdalnego sterowania radiomodeli. Omówienie zasad pilotowania wszelkich radiomodeli, od pilotażu podstawowego do akrobacyjnego.

Rysunki wykonawcze w podziałce 1 : 1 oraz opis budowy 6 radiomodeli, reprezentujących różne dyscypliny radioamatorskie.

ODBIORCY: radioamatorzy, modelarze lotniczy, samochodowi i okrętowi, nauczyciele oraz instruktorzy zajęć politechnicznych.

Do nabycia w księgarniach „DOMU KSIĄŻKI".

GDZIE MODELARZE SPOTKAJĄ SIĘ NA CENTRALNYCH ZAWODACH W ROKU 1976

Aeroklub PRL zorganizuje w bieżącym roku szereg imprez centralnych przeznaczonych dla modelarzy-sportowców.

Mistrzostwa Juniorów i Ogólnopolskie Zawody dla Seniorów w klasie Modeli Halowych (F1D) o Puchar Jelczańskich Zakładów Samochodowych, które odbędą się we Wrocławiu 8 i 9 maja. Z uwagi na liczny udział juniorów w klasie modeli halowych, zostaną dla nich zorganizowane specjalne mistrzostwa. Seniorzy natomiast muszą się kwalifikować do mistrzostw w ramach tej imprezy. Z ogólnopolskich zawodów powołanych zostanie tylko 9 seniorów do mistrzostw.

Ogólnopolskie Zawody Modeli Samolotów na Uwięzi o Puchar dowódcy Wojsk Lotniczych — Opole, 22—23 maja. Zawody zostaną rozegrane dla juniorów i seniorów, jako impreza kwalifikacyjna do mistrzostw Polski.

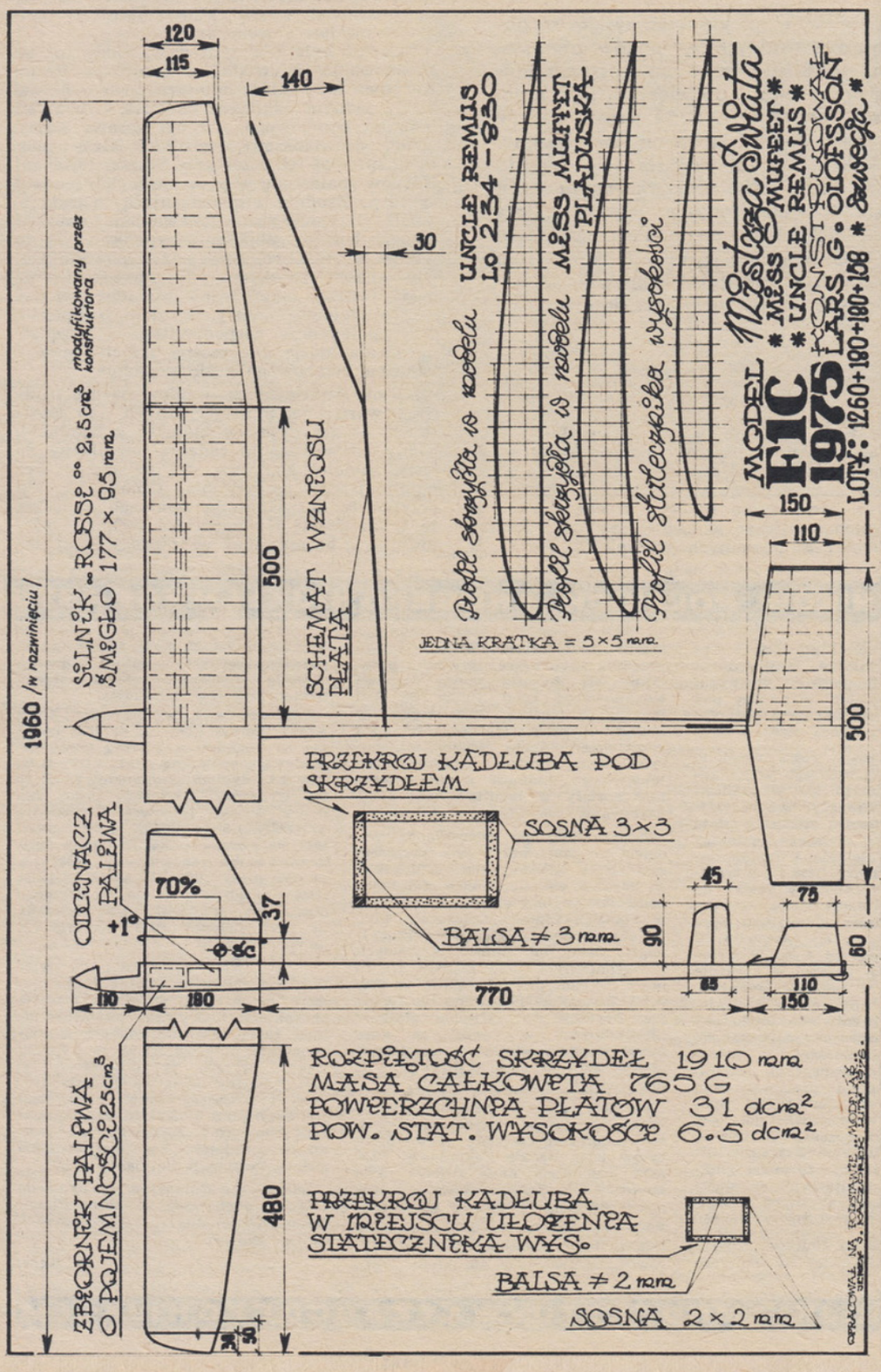
Mistrzostwa Modeli Szybkich i Wyścigowych (F2A i F2C) — Dąbrowa Górnicza, 29 maja dla F2A i 30 maja dla F2C. W mistrzostwach może brać udział każdy zawodnik, który posiada klasę sportową i uzyska w mistrzostwach aeroklubu regionalnego co najmniej wynik w klasie F2A 150 km/h, a w klasie F2C do 7 minut w biegu półfinałowym.

Międzynarodowe Zawody Modeli Samolotów Zdalnie Kierowanych (F4C) — Łódź, 5—7 czerwca. W zawodach weźmie udział 14 zawodników krajowych i czteroosobowe ekipy z zaproszonych krajów: ZSRR, CSRS, NRD i Bułgarii.

Mistrzostwa Modeli Akrobacyjnych na Uwięzi (F2B) — Częstochowa, 12—13 czerwca. W mistrzostwach może brać udział każdy zawodnik, który uzyska klasę sportową i osiągnie w zawodach aeroklubu macierzystego jako junior, co najmniej wynik — 500 pkt., a jako senior — 1000 pkt. w dwóch lotach (sumarycznie). W dniu 13.06. zawodnicy rozegrają walkę finałową o tytuły mistrzowskie (dopuszczono do finału po 10 juniorów i seniorów).

Międzynarodowe Zawody Modeli Halowych (F1D) — Wrocław, 17—20 czerwca. W zawodach weźmie udział 9 zawodników polskich i 20 zagranicznych — z Bułgarii, CSRS, NRD, Rumunii i Węgier.

Mistrzostwa Młodzików Modeli Latających — Gliwice, 19—20 czerwca. Reprezentacja aeroklubu regionalnego składa się: po jednym zawodniku w klasie małych form — szybowiec, gumówka i silnikówka — oraz jednego opiekuna, który będzie pełnił również funkcję sędziego sportowego podczas mistrzostw. Podstawą zgłoszenia zawodników do mistrzostw będzie impreza przeprowadzona w aeroklubie regionalnym w dniu 6 czerwca.



Ogólnopolskie Zawody Modeli Kosmicznych o memoriał J. Gagarina — Toruń, 20 czerwca. Zawody zostaną rozegrane w grupie juniorów i seniorów jako impreza kwalifikacyjna do mistrzostw Polski.

Ogólnopolskie Zawody Modeli Zdalnie Kierowanych — Płock, 2—4 lipca. Impreza zostanie przeprowadzona w klasie modeli akrobacyjnych i wyścigowych. W zawodach może brać udział każdy kto posiada klasę sportową. W modelach akrobacyjnych — będą to zawody kwalifikacyjne zawodników do udziału w mistrzostwach Polski. Po raz pierwszy rozegrany zostanie konkurs w klasie modeli wyścigowych z tym, że zawodnicy mogą startować również modelami akrobacyjnymi.

Mistrzostwa Modeli Motoszybowców Zdalnie Kierowanych — Mielec, 23—25 lipca.

Mistrzostwa Modeli Szybowców Zdalnie Kierowanych — Jeżów Sudecki, 17—19 września. W obydwu imprezach będzie uczestniczyć po 30 zawodników wyeliminowanych z zawodów ogólnopolskich. Obowiązuje nowy regulamin sportowy.

Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających Skrzydeł o memoriał Maksymiliana Pażdziorka — Gliwice, 21—22 sierpnia. Zawody odbędą się w klasie modeli szybowców (F1A) z napędem gumowym (F1B) i silnikowym (F1C).

Mistrzostwa Modeli Latających — Leszno, 2—5 września. Impreza zostanie rozegrana oddzielnie dla poszczególnych klas modeli, tj. w silnikówkach (F1C) w dniu 3.09., z napędem gumowym (F1B) w dniu 4.09. i w szybowcach w dniu 5.09. W sumie w mistrzostwach będzie uczestniczyć 130 zawodników.

Międzynarodowe Zawody Mistrzostwa Modeli Akrobacyjnych Zdalnie Kierowanych — Leszno, 6—10 września. W imprezie weźmie udział 9 zawodników polskich i czteroosobowe ekipy z Bułgarii, CSRS, NRD, Rumunii, Węgier i ZSRR.

Mistrzostwa Modeli Samolotów na Uwięzi (F4B) o Puchar kpt. pil. Jerzego Różańskiego — Łódź, 18 i 19 września. Liczbę uczestników mistrzostw ogranicza się do 30 osób, tj. tylko dla najlepszych, którzy zakwalifikują się w ogólnopolskich eliminacjach.

Mistrzostwa Modeli Kosmicznych — Nowy Sącz, 18 i 19 września. W imprezie weźmie udział 60 zawodników wyeliminowanych z zawodów ogólnopolskich. W mistrzostwach będą uczestniczyć modele rakiet 5Ns, 5Ns samoloty i rakiety kosmiczne.

Ogólnopolskie Zawody Modeli Historycznych — Lisie Kąty, 25 i 26 września. Przewidziano 80 zawodników z modelami historycznymi.

Ogólnopolskie Zawody Modeli na Zboczu (F1E) — Nowy Targ, 2 i 3 października. W zawodach wezmą udział modele z napędem mechanicznym.

Z imprez masowych Aeroklub PRL przeprowadzi wspólnie z innymi organizacjami następujące zawody:

„Młodzi szybownicy na start" w dniu 6 czerwca, na wszystkich sportowych lotniskach;

XI Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających Spółdzielczości Mieszkaniowej w Olsztynie, 12 i 13 czerwca.

Ogólnopolskie Zawody Latawców w Jeżowie Sudeckim, 2 i 3 października.

E. O.

Wkrótce nakładem Wydawnictwa MON ukaże się książka pt. „Stalowa Eskadra". Autor tej interesującej pozycji, Bohater Związku Radzieckiego, generał lejtenant LEONID ŻOŁUDIEW, był w czasie ostatniej wojny pilotem samolotów bombowych, uczestniczył w działaniach bojowych w okresie od napaści Niemiec hitlerowskich na ZSRR aż do kapitulacji III Rzeszy. Treścią książki są koleje losu i autentyczne przeżycia lotnicze autora, wzruszające opisy ludzkich postaw i czynów, strat i zwycięstw. Poniżej zamieszczamy fragment tej książki, którą na język polski przełożył LUDWIK HOFMAN.

pod skrzydłami BAŁTYK

Pod koniec pierwszej połowy września 1944 r. na kierunku ryskim rozgorzały niezwykle zacięte walki. Mimo bardzo trudnych warunków atmosferycznych, szczególnie w rejonie Bałtyku, dowództwo stawiało naszemu pułkowi wciąż nowe zadania bojowe. Najwięcej uwagi poświęcano niszczeniu odwodów i stanowisk ogniowych artylerii nieprzyjaciela. 14 września dwie eskadry, prowadzone przez dowódcę pułku majora gwardii Swienskiego, dwukrotnie bombardowały obiekty w okolicy Bauska. Na szczęście pogoda tam była znośna, choć nad lotniskiem przez kilka dni utrzymywała się gęsta mgła. Startując przy widoczności 500–600 metrów, zawsze należy liczyć się z możliwością lądowania na lotnisku zapasowym, jeśli oczywiście do chwili powrotu pogoda nie ulegnie poprawie. Na razie jednak wszystko przebiegało pomyślnie. Szybko i sprawnie formowaliśmy dziewiątki w powietrzu, dokonywaliśmy nalotów bombowych, a po powrocie lądowaliśmy niemal na wyczucie.

Dziś trudno wprost uwierzyć, że w owym czasie latanie w takich warunkach uważano za rzecz zupełnie naturalną. Wszak nawet przy pomocy współczesnych środków radiolokacyjnych i innych urządzeń lotniskowych oraz najbardziej skomplikowanych układów pokładowych lądowanie przy widoczności rzędu 500 metrów nie jest sprawą łatwą i nie każdy pilot dopuszczony jest do lotów w takich warunkach atmosferycznych. A wówczas nikt specjalnie się tym nie emocjonował. Może tylko byliśmy trochę dumni, że umiemy walczyć w każdej sytuacji i latamy niemal w dowolnych warunkach. Nawet w krytycznych momentach personel latający demonstrował wysoki kunszt lotniczy, okazywał męstwo i wolę walki.

Tak też było i w tym dniu, kiedy tuż po sformowaniu dziewiątki w samolocie Piotra Karpowa lewy silnik odmówił posłuszeństwa. Lot z jednym silnikiem na Pe-2, nawet bez ładunku bombowego, nie był sprawą łatwą. Tylko doświadczony, wysokiej klasy pilot mógł sprostać temu zadaniu. Starszy lejtenant Karpow znalazł się więc w niezwykle trudnej sytuacji. Zgodnie z obowiązującą instrukcją, przed przymusowym lądowaniem należało zrzucić bomby. W tym przypadku było to jednak niemożliwe, ponieważ z powodu złej widoczności nawigator Trembowiecki nie mógł dostrzec odpowiedniego miejsca w gęsto zaludnionej okolicy. W dole rozrzucone wsie, pojedyncze gospodarstwa — wszędzie mieszkają ludzie. Nie można przecież zrzucić ładunku bombowego gdzie popadnie.

I Piotr Andriejewicz — mimo bardzo trudnych warunków atmosferycznych nad lotniskiem — decyduje się lądować z bombami. Kiedy po wykonaniu zadania wróciliśmy do bazy, samolot Karpowa stał na stoisku bez najmniejszego uszkodzenia. Omawiając ten przypadek, doszliśmy do zgodnego wniosku, że tylko dzięki mistrzowskiej technice pilotowania i harmonijnej współpracy całej za-

MAŁA ENCYKLOPEDIA LOTNIKÓW POLSKICH ABCDEFGHIJKLŁMNOPRSTU

STEFAN WIDELSKI
(1906—1975)

Urodził się 8 kwietnia 1906 r. we wsi Józwów, woj. lubelskie. Bezpośrednio po ukończeniu szkoły powszechnej rozpoczął pracę w wytwórni samolotów „Plage i Laśkiewicz" w Lublinie jako praktykant silnikowy (1921—24). Następnie był zatrudniony w Centralnych Zakładach Lotniczych w Warszawie, w charakterze montera silnikowego. 8 kwietnia 1925 r. został przyjęty jako uczeń pilot do I Cywilnej Szkoły Pilotów, zorganizowanej przy Wielkopolskiej Wytwórni Samolotów „Samolot" w Ławicy pod Poznaniem. Szkołę ukończył z dyplomem pilota 26 czerwca 1926 r.

W sierpniu tegoż roku wcielono go do 2 Pułku Lotniczego w Krakowie, gdzie doszkolił się w pilotażu wojskowym i ukończył szkołę podoficerską. W stopniu sierżanta-pilota ukończył kurs wyższego pilotażu przy Szkole Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu (1936 r.). 1 września 1927 r. przeniesiony został do Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie. Latał tam jako pilot-instruktor aż do wybuchu II wojny światowej. Od 1 do 19 września 1939 r. latał bojowo w doraźnie zorganizowanej w Dęblinie jednostce. Przeprowadzał rozpoznanie w rejonie Łuków — Brześć nad Bugiem — Lublin. 14 września 1939 r. dostał się do niewoli niemieckiej, z której uciekł w czasie transportu jeńców. W czasie okupacji pracował jako kierownik sklepu „Spółdzielni Spożywców" we Wrociszewie gm. Lechowice. Po ukończeniu w 1942 r. kursu w Państwowym Zakładzie Higieny w Warszawie, sprawował funkcję kontrolera sanitarnego do walki z epidemią chorób zakaźnych w szpitalu w Grójcu (z siedzibą w Warce).

W czasie wielkiej zimowej ofensywy Armii Radzieckiej w styczniu 1945 r. nawiązał kontakt ze strażą przednią nacierającej dywizji i przyczynił się do uratowania ludności ewakuowanej znad Pilicy do wsi Paulin. Jednostka hitlerowska w Paulinie została zaatakowana nocą przez szpicę Armii Radzieckiej, doprowadzoną boczną ścieżką przez Widelskiego. Ludność i cały inwentarz zostały w rezultacie tej akcji uratowane.

Bezpośrednio po wyzwoleniu Widelski zorganizował i był prezesem spółdzielni „Samopomoc Chłopska" na terenie wsi Lechowice. Od listopada 1945 r. pracował bez przerwy w Polskich Liniach Lotniczych LOT w charakterze pilota komunikacyjnego. Latał na liniach krajowych i zagranicznych jako kapitan statku powietrznego, pierwszy pilot. W 1962 roku został oddelegowany do Wielkiej Brytanii, do wytwórni silników „Rolls-Royce" w Derby, na kurs instruktorski silników lotniczych „DART-510". W dniu 1 lipca 1971 r. przeszedł w stan spoczynku.

Po przejściu na emeryturę rozpoczął intensywną pracę społeczną. Był członkiem zarządu Koła Emerytów przy Radzie Zakładowej PLL LOT, członkiem Rady Osiedla nr 4 Mokotów i przewodniczącym Komisji Zdrowia i Opieki Społecznej Rady Osiedla nr 4. Od 14 sierpnia 1961 r. był członkiem Klubu Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie PRL. W okresie od 15 maja 1972 r. do 15 października 1974 r. pełnił społeczną funkcję skarbnika Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa.

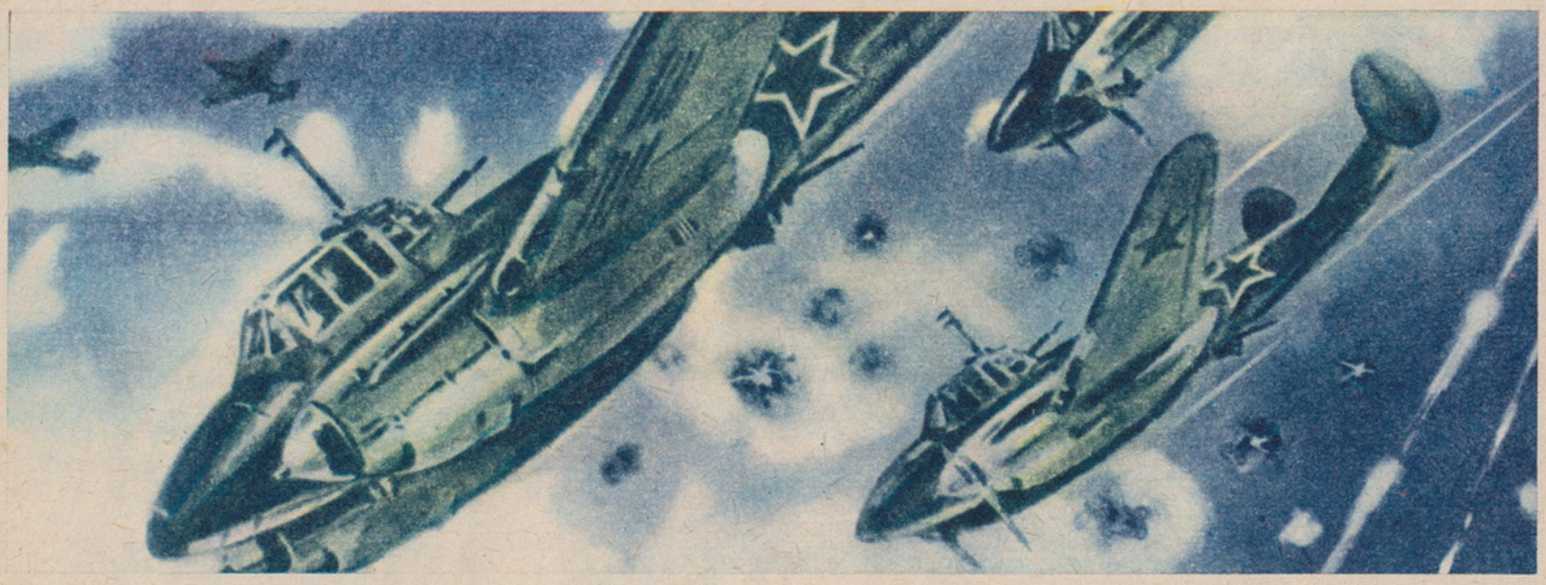
Odznaczenia i wyróżnienia: Złoty Krzyż Zasługi (1957 r.), dyplom uznania za długoletnią, ofiarną pracę zawodową i społeczną (PLL LOT, 31.12. 1968 r.), dyplom jubileuszowy za 25 lat wydajnej i ofiarnej pracy dla dobra Polski Ludowej i rozwoju przedsiębiorstwa PLL LOT (30.12. 1970 r.), odznakę za wylatanie miliona km po raz pierwszy (1957 r.), po raz drugi (1959 r.), Medal X-lecia (1955 r.), odznakę pilota wojskowego (Dz. Pers. MSWojsk. 2/28, odznaka nr 1108). Członek PPS (od 1945 r.), po zjednoczeniu — członek PZPR.

Stefan Widelski należał do pilotów posiadających wielką liczbę godzin przebytych w powietrzu. W charakterze instruktora pilotażu i pilota, który latał na zadanie z podchorążymi-obserwatorami w CWOL Dęblin, wylatał ponad 5 000 h. W LOCIE, gdzie latał na liniach krajowych i zagranicznych stale jako pierwszy pilot i kapitan załogi, miał zaliczone 8 900 h. Niezależnie od funkcji w powietrzu był kierownikiem Działu Personelu Latającego.

Zmarł w Warszawie 6 listopada 1975 r. i pochowany został na Cmentarzu Komunalnym na Powązkach (d. wojskowy).

J. Kędz.

PRSTUVWXYZABCDEFGHIJKLŁMNOPRSTUVWXYZABCDEFGHIJKLŁM



łogi Karpow mógł dokonać rzeczy wręcz niesłychanej — wylądować wbrew możliwościom aerodynamicznym samolotu.

Wszystko wskazywało na to, że wojna zbliża się ku końcowi. Dowództwo wojsk lotniczych, planując operacje bojowe, nie zapominało o podnoszeniu kwalifikacji oficerów. Do naszego pułku przybył przedstawiciel oddziału kadr armii lotniczej w celu wytypowania kandydatów na studia akademickie. Dowódca 2 eskadry kapitan Filip Diemczenkow wyraził zgodę i został przyjęty na fakultet dowódczy Wojskowej Akademii Lotniczej, odznaczonej Orderem Czerwonego Sztandaru. W tym czasie — spośród sześciu oficerów naszego pułku, którzy podczas wojny uzyskali zaszczytny tytuł Bohatera Związku Radzieckiego — tylko Diemczenkow pozostał w oddziale. Andriej Chwastunow i Wiktor Uszakow pracowali w inspekcji wojsk lotniczych. Grigorij Fak przeniesiony został na stanowisko starszego nawigatora dywizji, a Iwan Połbin dowodził 2 korpusem bombowym gwardii, wchodzącym w skład 2 armii lotniczej 1 Frontu Ukraińskiego. Jeszcze kilku kolegów przedstawiono do odznaczenia Złotą Gwiazdą, lecz uchwały Prezydium Rady Najwyższej ZSRR dotychczas nie ogłoszono.

Dowództwo 2 eskadry objął kapitan W. Mamontowski — w przeszłości pilot doświadczalny.

Mnie również proponowano wyjazd na studia, ale ja po pewnych wahaniach odmówiłem. Pragnąłem bowiem doprowadzić moich chłopców do zwycięstwa. Sam również zresztą bardzo chciałem dojść do Berlina. A studiować — wzbogacać wiedzę i doświadczenie — można również i po wojnie.

Tymczasem walki na ryskim kierunku stawały się coraz bardziej zacięte. W powietrzu pojawiły się nowe grupy myśliwców niemieckich, sformowane z instruktorów lotniczych. Stosunkowo nieduża przestrzeń zajmowana przez kurlandzkie zgrupowanie wroga umożliwiała dowództwu hitlerowskiemu operatywne manewrowanie siłami lotnictwa myśliwskiego. W rezultacie na niektórych odcinkach frontu Niemcy dość często wprowadzali do walki duże grupy myśliwców, zadając naszemu lotnictwu dotkliwe ciosy. Co prawda, teraz straty w samolotach uzupełnialiśmy prawie natychmiast, bez wycofywania pułków na tyły, tak że zdolność bojowa oddziału praktycznie nie malała. Ale tracić frontowych przyjaciół, szczególnie w końcowym okresie wojny, to już zupełnie inna sprawa.

Oprócz myśliwców poważne niebezpieczeństwo stanowiła dla nas artyleria przeciwlotnicza. W wyniku natarcia wojsk radzieckich wyraźnie kurczyło się terytorium bronione przez nieprzyjaciela i siłą rzeczy zwierały się szeregi jego artylerii przeciwlotniczej, a obrona ważnych obiektów przed atakami z powietrza stawała się coraz silniejsza.

Wytrwale poszukiwaliśmy więc skutecznych sposobów pokonywania zapory przeciwlotniczej. Niezbędnej literatury ani specjalnych opracowań nie było pod ręką. Musieliśmy zatem zwrócić się do naszych przeciwlotników, aby udzielili nam „lekcji". Ja osobiście traktowałem tę sprawę z całą powagą i sporo wolnego czasu poświęcałem na naukę.

Któregoś wieczoru w stołówce dowódca 2 eskadry kapitan Mamontowski, widząc, że studiuję podręcznik strzelania artylerii przeciwlotniczej, uśmiechnął się jakoś ironicznie, nazywając mnie „akademikiem". Nie obraziłem się, tym bardziej że kapitan był niezłym pilotem: zdobył doświadczenie bojowe, nauczył się prowadzić grupy i zyskał pewien autorytet wśród lotników pułku.

Niejednokrotnie, zamykając ze swoją eskadrą ugrupowanie bojowe, mogłem obserwować działania Mamontowskiego. Istotnie — start, formowanie kolumny, lot po trasie — wykonywał zupełnie dobrze. Ale w strefie ognia przeciwlotniczego zawsze prowadził grupę po prostej, jakby na pokaz, z uporem przedzierając się przez grad eksplodujących pocisków. W takich przypadkach ryzyko nie było niczym usprawiedliwione, zwłaszcza że prowadzący ryzykował nie tylko swoje życie. Dlatego też chciałem nieraz poradzić Mamontowskiemu, jak budować manewr przeciwartyleryjski, ale wciąż nie było stosownej okazji. A podejść, ot tak, po prostu i pouczać — krępowałem się, tym bardziej że kapitan był starszy ode mnie.

I dopiero tego wieczoru, kiedy Mamontowski nazwał mnie „akademikiem", nadarzyła się okazja do rzeczowej rozmowy. Powiedziałem, że — moim zdaniem — należy koniecznie stosować manewr przeciwartyleryjski i wszelkimi sposobami zapobiegać stratom zadawanym przez przeciwlotników wroga. Ale Mamontowski, nie wysłuchawszy mnie nawet do końca, oświadczył bezapelacyjnie, że w jego przekonaniu ogień artylerii przeciwlotniczej jest tak niecelny, iż można go po prostu lekceważyć.

Odpowiedziałem, że artyleria przeciwlotnicza średniego kalibru prowadzi ogień całymi bateriami, a nawet dywizjonami, tworząc zwartą strefę rażenia. I jeśli grupa znajdzie się w takiej strefie, prawdopodobieństwo trafienia jednego lub nawet kilku samolotów jest dostatecznie wysokie.

Mamontowski stanowczo upierał się przy swoim, a pod koniec rozmowy spoglądał na mnie wręcz nieprzyjemnym wzrokiem. I na tym rozstaliśmy się.

Mówiąc szczerze, żałowałem nawet, że zaczynałem tę rozmowę, zwłaszcza iż pouczać dowódcę eskadry powinien dowódca pułku, moja zaś „działalność amatorska" doprowadziła jedynie do pogorszenia stosunków koleżeńskich. W ciągu następnych kilku dni pozdrawialiśmy się tylko ozięble, a potem... Potem samolot dowódcy 2 eskadry Mamontowskiego zestrzelony został przez niemiecką artylerię przeciwlotniczą. Stało się to w następujących okolicznościach:

Pułk, w składzie trzech dziewiątek, z wysokości 2 500 metrów bombardował zgrupowanie oddziałów nieprzyjaciela. Pierwszą grupę prowadził major gwardii Swienski z nawigatorem pułku Konopackim, drugą Mamontowski, moja dziewiątka zamykała kolumnę. Przed celem artyleria przeciwlotnicza średniego kalibru otworzyła silny ogień. Wokoło wybuchało i rwało się jednocześnie do 40 pocisków wroga. Widać było, że artylerzyści dobrze znają dane taktyczno-techniczne Pe-2, albowiem pociski rwały się coraz bliżej samolotów.

Po pierwszych dwóch salwach dowódca pułku skręcił energicznie w bok, po czym równie gwałtownie zawrócił w kierunku eksplodujących pocisków i przeskoczył przez zaporę ogniową. Obserwując ten manewr, pomyślałem że w tej sytuacji postąpiłbym identycznie. Dziewiątka dowódcy pułku pomyślnie pokonała niebezpieczną strefę i z kolei eskadra Mamontowskiego trafiła pod ogień artylerii. W chwili kiedy zastanawiałem się nad ostatecznym wyborem manewru, nieprzyjaciel odpalił trzecią salwę. I choć pociski rwały się — prowadził grupę po prostej. Dowódcy kluczy, oceniwszy sytuację, zupełnie słusznie zwiększyli nieco odstępy i odległości. Mimo to byłem przekonany, że jeśli nie czwarta — to piąta salwa na pewno dosięgnie grupę i z kolei nieprzyjaciel przeniesie ogień na naszą eskadrę.

Czas naglił. Rozpocząłem manewr przeciwartyleryjski i w tym momencie zauważyłem, że samolot Mamontowskiego znika w kłębach czarnego dymu. Nagle wynurzył się i z urwanym skrzydłem spadał bezwładnie ku ziemi. W powietrzu otworzyły się dwa spadochrony. Tylko dwa...

Jak się później okazało, przy pomocy spadochronów uratowali się Mamontowski i jego nawigator Pupyszow. Wylądowawszy na terytorium zajętym przez nieprzyjaciela, obaj dostali się do niewoli. Trzeci członek załogi — szef łączności eskadry, znakomity strzelec pokładowy i radiotelegrafista lejtenant Inszakow — zginął. Po powrocie do bazy długo dręczyła mnie myśl, że w tym co się stało jest trochę i mojej winy. Być może w rozmowie z Mamontowskim użyłem niezbyt przekonywających argumentów, nie potrafiłem zainteresować go poruszonym problemem. Bo w sumie, był to przecież bez wątpienia odważny dowódca.

SZYBOWIEC KLUBOWY
GROB „ASTIR – CS"

Zachodnioniemiecka wytwórnia Grob produkowała do niedawna jedynie maszyny. Z produkcją lotniczą wytwórnia zetknęła się przy zleconej budowie 200 szybowców „Cirrus Standard". Obecnie wytwórnia ta wypuściła prototyp wg własnego projektu, opracowany przez grupę młodych inżynierów, niedawnych dyplomantów jednej z politechnik i byłych członków akademickiej grupy lotniczej (Akaflieg).

Nowy szybowiec nosi nazwę „Astir-CS". Litery CS oznaczają „Club-Standard", co określa przeznaczenie szybowca. Po uzyskaniu zachęcających wyników w próbach, wytwórnia podjęła produkcję szybowca „Astir" w tempie cztery szybowce tygodniowo, która to liczba ma wkrótce wzrosnąć do jednego szybowca dziennie. Szybowiec „Astir-CS" odznacza się bardzo dobrymi własnościami lotnymi i wysokimi osiągami. Już teraz produkcja wykupiona jest z góry na cały rok.

„Astir-C" jest jednomiejscowym szybowcem klasy standard, zbudowanym z tworzyw sztucznych w układzie wolnonośnego średniopłata.

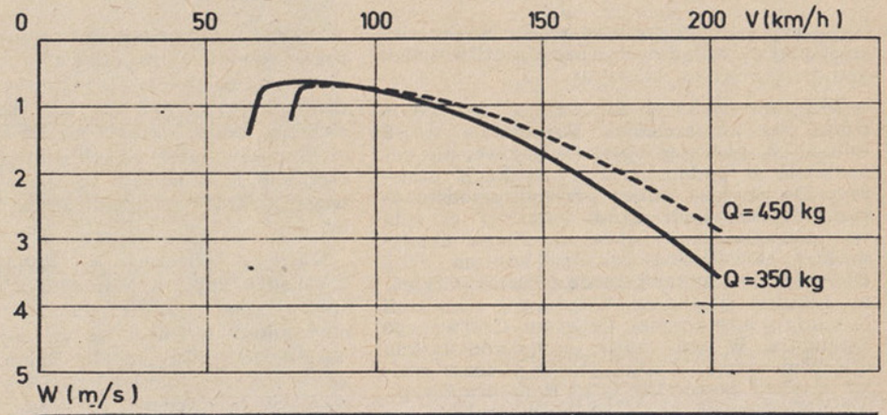
Dwudzielne skrzydła mają obrys dwutrapezowy, przy czym krawędź natarcia jest prostopadła do osi kadłuba. Zastosowano specjalny profil Eppler-603, odpowiedni dla niewielkich obciążeń powierzchni. Konstrukcja skrzydeł jednodźwigarowo-skorupowa. Dźwigar dwuteowy z pasmami z włókna szklanego (rovingu) i ścianką z laminatu. Skorupa składa się z dwóch części, górnej i dolnej, wykonanych z dwóch warstw laminatu i przekładki z pianki. Skrzydła mocuje się względem siebie i kadłuba bez użycia jakiejkolwiek luźnej części. Występy dźwigarów przechodzą przez kadłub i wchodzą w gniazda w czołowych żebrach pierwszej części skrzydła, gdzie są blokowane przy pomocy złączy bagnetowych. Oprócz lotek skrzydła są wyposażone w hamulce aerodynamiczne Schempp-Hirth. W skrzydłach przewidziano zbiorniki dla 90 kg balastu wodnego.

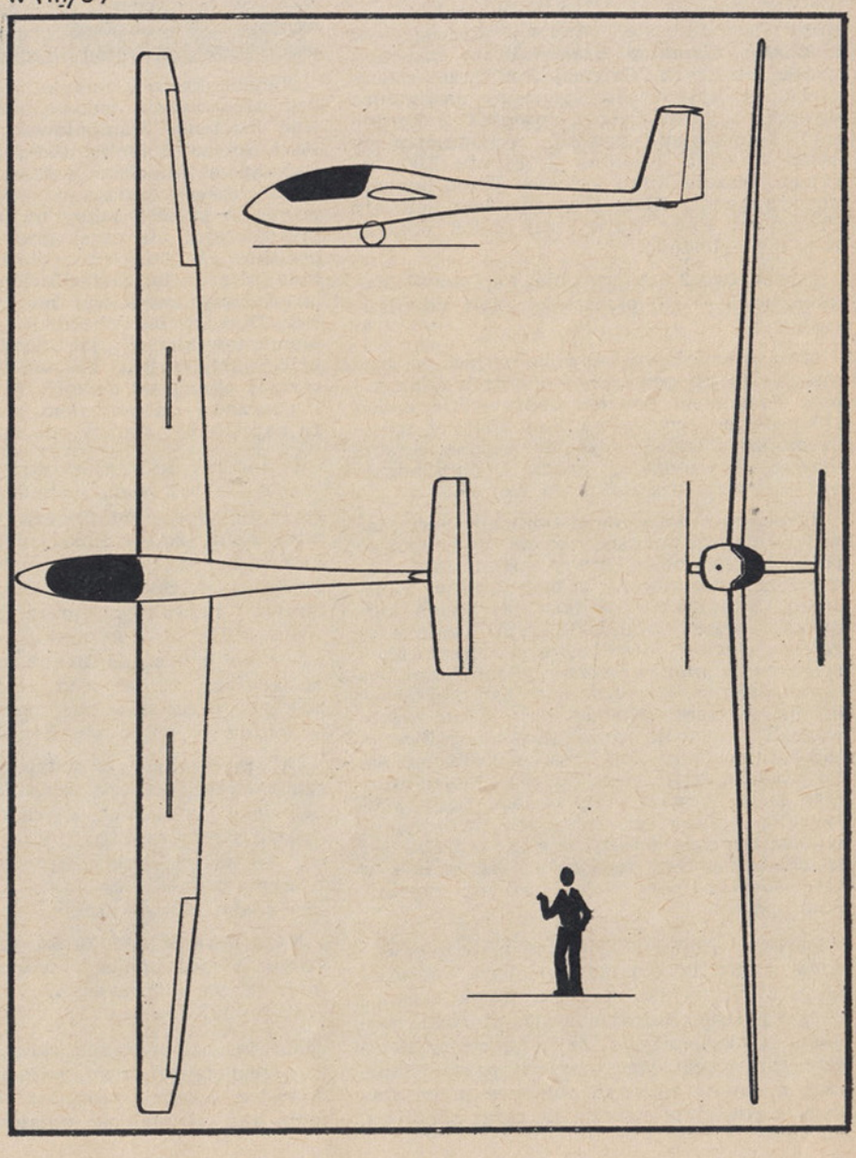
Kadłub o charakterystycznym, zwężonym z tyłu kształcie, odznacza się stosunkowo dużym przekrojem w obszarze kabiny. Zarówno fotel zapewniający wygodną pozycję, nie męczącą pilota (nawet w czasie wielogodzinnego lotu), jak i pedały, są regulowane i mogą być dostosowane do wzrostu pilota. Jednoczęściowa osłona kabiny z pleksiglasu, otwierana do wsiadania w prawo, zapewnia doskonałą widoczność, zwłaszcza przy silnie wciętych burtach kabiny. Skorupa kadłuba wykonana jest z laminatu i złożona z dwóch połówek, sklejonych w płaszczyźnie symetrii. Tył kadłuba usztywniony jest pionową podłużną ścianką z laminatu. Część kabinowa usztywniona jest pianką. Kadłub ma dwa zaczepy holownicze.

Usterzenie w układzie T, wolnonośne. Statecznik pionowy stanowi całość z kadłubem. Usterzenie poziome demontowane. Statecznik poziomy ma konstrukcję identyczną jak skrzydła. Wszystkie stery wykonane z laminatu z żebrami ze styropianu.

Podwozie jednokołowe, chowane w locie. Koło wyposażone jest w mechanicznie uruchamiane hamulce szczękowe. Pod statecznikiem pionowym kroplowa płoza ogonowa.

(J.S.)





DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 15,00 m, długość — 6,47 m, wysokość — 1,40 m, pow. nośna — 12,4 m², wydłużenie — 18,2.

Masy (w nawiasach dane z balastem): Masa własna — 240 kg, ładunek (max.) — 120 kg, balast — (90 kg), masa całkowita — 360 (450) kg, obciążenie pow. — 29 (36,3) kg/m².

Osiągi (w nawiasach dane z balastem): Doskonałość max. — 37,3 (38) przy prędkości — 95 (105) km/h, opadanie min — 0,6 (0,7) m/s przy prędkości — 75 (85) km/h, prędkość max. — 250 km/h, prędkość min. — 60 km/h.

Historyczny lot orbitalny dwóch załóg na pokładach statków „Sojuz" i „Apollo", przeprowadzony w roku ubiegłym, ciągle przynosi nowe, interesujące omówienia. W ZSRR ukazało się sporo publikacji prasowych i wydawnictw książkowych, a wśród nich bardzo ciekawa praca kosmonauty Szatałowa. Ostatnio w USA ukazała się potężna, 324-stronicowa książka nawiązująca do amerykańskich wypraw księżycowych. Autorami książki jest 18 specjalistów, którzy uczestniczyli w wielkim programie księżycowym. Celem wydania książki, jak powiedział jej redaktor Edgar Cortwright, były dyrektor ośrodka badawczego im. Langley'a, jest „zanotowanie historii Apollo zanim wszystkie barwy spłowieją, a wspomnienia zwietrzeją".

Z krótkich informacji warto wymienić między innymi następujące: Australia zamierza zbudować własną, krajową sieć łączności satelitarnej dla potrzeb poczty, służb medycznych, meteoorlogii i kontroli ruchu powietrznego. Podobną sieć krajową chce zbudować Brazylia przy współpracy firm francuskich i północnoamerykańskich. Według obliczeń ośrodka kierującego lotem próbnika marsjańskiego „Viking-1" obiekt ten znajduje się obecnie w odległości około 2 mln. km od planety Mars. 19 czerwca br. o godzinie 16,25 „Viking" wprowadzony zostanie na orbitę okołomarsjańską, a 4 lipca próbnik wyląduje na powierzchni planety Mars, rozpoczynając szeroko zakreślony program badań. W związku z tym naukowym przedsięwzięciem niektórzy uczeni przewidują, że w roku 2000 dojść może do pierwszej wyprawy załogowej na Marsa, być może przy współpracy międzynarodowej.

Niedawno otrzymaliśmy nieco więcej informacji na temat pierwszego sztucznego satelity hinduskiego, umieszczonego na orbicie okołoziemskiej w roku ubiegłym. Satelita, oznaczony międzynarodowym numerem 1975—33 A, po osiągnięciu orbity otrzymał imię „Arjabhatta". Imię wielkiego matematyka hinduskiego wybrała pani Indira Gandhi, pragnąc uczcić zarówno uczonego jak i fakt budowy przez Indie pierwszego sztucznego obiektu kosmicznego. Koszt budowy satelity wynosił około 50 mln rupii (około 6 mln dolarów USA). Satelita ten ma kształt wieloboku o średnicy 1,47 m i wysokości 1,16 m. Na całej powierzchni satelity znajdują się płaszczyzny z ogniwami słonecznymi. System energetyczny obiektu wykonany został w ZSRR. Moc 46 W. Również i system orientacji przestrzennej i stabilizacji sporządzony został w Kraju Rad, podobnie jak system telemetryczny. Przy pomocy satelity możliwe było przeprowadzenie następujących doświadczeń: w zakresie astronomii rentgenowskiej, fizyki Słońca i aeronomii. Obecnie satelita hinduski obiega naszą planetę po orbicie, której apogeum wynosi 619 km, a perigeum 563 km. Przewidywany czas pracy satelity — około 2 lat. Następny satelita hinduski ma być przygotowany do startu w roku 1978.

W roku bieżącym spodziewane jest podpisanie kontraktu na budowę satelity „Intelsat-5", obiektu przeznaczonego dla potrzeb łączności. W projekcie budowy przewidywany jest udział zarówno wytwórni amerykańskich, jak i zachodnioeuropejskich. Pierwszy start satelity nowej generacji ma nastąpić mniej więcej za 3 lata, dokładniej za 33 miesiące od chwili podpisania odpowiednich umów. Na razie wymienia się liczbę około 8—15 satelitów nowego typu. Rakietą nośną przyszłego satelity będzie „Atlas-Centaur", który jest w stanie wynieść masę użyteczną 1870 kg na orbitę geostacjonarną.

W roku ubiegłym z Gujany francuskiej wystartowała ostatnia rakieta z rodziny „Diamantów". Za parę lat zastąpi ją „Ariane". Ale na razie pełni, jak zawsze, humoru Francuzi umieścili pionowo na stanowisku startowym Diamanta biały samochód, zaopatrując go w odpowiednie napisy „Diamant BR4 No-1 konfiguracja B". Oczywiście, dobry żart — tynfa wart, a najbliższy start z Gujany przewidziano dopiero za trzy lata.

P. E.

TRANSPORT

■ **Według** danych ICAO, w końcu roku 1974 w Czechosłowacji były zarejestrowane 592 cywilne samoloty (o 100 więcej niż w 1973) i 29 śmigłowców. W Jugosławii — 470 samolotów i 15 śmigłowców, a na Węgrzech — 170 samolotów i 28 śmigłowców. Dane nie obejmują samolotów aeroklubów.

■ **Spośród krajów** europejskich największą ilość cywilnych statków powietrznych posiadała w dniu 31.XII.1974 Francja — 5700 samolotów i 155 śmigłowców. Następne miejsca zajmowała RFN — 5547 samolotów i 236 śmigłowców — i Wielka Brytania — 4240 samolotów i 347 śmigłowców.

■ **Eksploatacja** linii Montreal—Ottawa na samolotach krótkiego startu, korzystających z lotnisk w środku miasta, okazała się znacznie mniej rentowna niż to przewidywano. Spodziewana jest jednak duża poprawa po zastąpieniu samolotów „Twin Otter" przez DHC-7.

■ **Najnowszy**, „uciszony" samolot krótkiego startu DHC-7 zamówiło już 6 towarzystw z 5 krajów.

■ **Zdaniem** „Air France", „Concorde" może okazać się samolotem rentownym, jeśli wylatywać będzie rocznie co najmniej 2500 godzin i mieć będzie zapełnienie miejsc pasażerskich około 65%. Jednakże przy obecnie ograniczonych możliwościach rozwojowych sieci linii pierwszy warunek jest niemożliwy do spełnienia.

■ **Światowa** Organizacja Meteorologiczna orzekła, że przy niewielkim zakresie eksploatacji samolotu „Concorde" nie spowodują zanieczyszczenia atmosfery. Pewien niepokój mogłaby dopiero budzić duża ilość samolotów naddźwiękowych, wykonujących loty na wysokości znacznie większej niż „Concorde".

■ **W paryskim porcie** Charles de Gaulle wprowadzono specjalną, przyspieszoną obsługę przewozową oraz wydzielono osobne, luksusowo wyposażone pomieszczenie dla pasażerów odlatujących samolotami „Concorde". Dowóz pasażerów do i z lotniska odbywa się osobnymi autobusami, korzystającymi z przywilejów drogowych.

■ **We Florencji** powstało nowe towarzystwo przewozów regionalnych „Avioliquere". Rozpocznie ono wkrótce eksploatację linii z Florencji do Mediolanu i Rrzymu na samolotach Jak-40.

■ **„Iran Air"** planuje rozpoczęcie na wiosnę br. bezpośrednich lotów Teheran — Nowy Jork na najnowszych B-747 SP.

■ **Jak już pisaliśmy**, paryski port lotniczy Le Bourget przestanie na wiosnę roku 1977 przyjmować samoloty odbywające regularne loty międzynarodowe, stając się w zasadzie lotniskiem przeznaczonym wyłącznie dla ruchu regionalnego oraz dla lotnictwa użytku ogólnego. Samoloty KLM, SAS i pasażerskie „Aeroflotu" będą lądowały w Roissy, pozostałych towarzystw, m. in. LOTU, „Malevu", „Taromu" i „Bałkanu" oraz towarowe „Aeroflotu" — w Orly. (o)

■ **4 lutego br.** minister transportu USA, William Coleman, ogłosił decyzję w sprawie dopuszczenia francusko-brytyjskiego samolotu „Concorde" do lądowania na lotniskach amerykańskich. Zezwolenie to obowiązywać ma na razie przez 16 miesięcy. „Air France" i brytyjskie linie lotnicze otrzymały zezwolenie na dwa loty dziennie do nowojorskiego portu lotniczego im. Kennedy'ego i na jeden lot dziennie do portu im. Dullesa pod Waszyngtonem.

WYSTAWY

■ **Od 1 do 9 maja br.** odbędzie się, po raz jedenasty, na lotnisku w Hanowerze Wystawa Lotnictwa i Astronautyki. Organizatorem jest Federalny Związek Przemysłu Lotniczego i Astronautycznego (BDLI) w Bonn.

Na X Wystawie Lotnictwa i Astronautyki, która odbyła się w 1974 r., brało w sumie udział 308 firm i organizacji, które pochodziły z 16 krajów. Obecne były m. in. Polska, Rumunia, CSRS i ZSRR. Od 1958 r. wystawa ta z tylko pokazowej stała się Międzynarodową Wystawą Lotnictwa i Astronautyki. Liczba wystawców w 1974 r. wynosiła 308, z tego 194 zagranicznych. Całkowita powierzchnia wystawy — 125 000 m², łącznie z 15 000 m² powierzchni hal.

Polska należy do tradycyjnych wystawców na Wystawie Lotnictwa i Astronautyki i jej wyroby budzą od lat żywe zainteresowanie.

Pod hasłem „Współpraca made in Hannover" rozwijana jest obecnie kampania, aby zwrócić uwagę fachowców na całym świecie na tę wystawę.

Gospodarzem tegorocznej wystawy w Hanowerze jest przemysł lotniczy i astronautyczny. W roku bieżącym uczestniczyć w niej będą firmy, których asortyment produkcyjny stanowią samoloty, statki kosmiczne, systemy napędowe, wyposażenie pokładowe i naziemne, materiały pędne, materiały i wyposażenie lotnisk, instalacje i urządzenia naziemne oraz wiedza i badania astronautyczne.

SPORT

■ **Prawdopodobnie** następne szybowcowe mistrzostwa świata odbędą się w Argentynie — pisze zachodnia prasa lotnicza — określając termin na miesiąc luty 1979 roku.

■ **W roku ubiegłym** na terenie RFN dokonano 1 050 wzlotów balonowych. Uwzględniając stosunkowo duży ruch innych statków powietrznych, wynik ten uznać należy za imponujący.

■ **Dla upamiętnienia** najstarszego lotu balonem wolnym w USA, Constance Wolf wykonał w koszu balonu wolnego (wypełnionego wodorem) przelot na 15-milowej trasie z Independece Hall w Filadelfii do Deptford w New Jersey. Lot wykonany został 9 stycznia br., w tym samym dniu, kiedy to Jean Pierre Blanchard w roku 1793 przeleciał tę samą trasę w 45 minut.

■ **Ultralekki** motoszybowiec o masie własnej zaledwie 60 kg, wyposażony w silnik o mocy 12 KM, zaprojektował Amerykanin inż. Larry Haig. Konstruktor, mający za sobą doświadczenia uzyskane przy budowie różnych płatowców amatorskich, twierdzi, iż jego nowy model przygotowany w zestawach materiałowych do samodzielnej budowy ma szansę zdobycia dużej popularności wśród amatorów sportów lotniczych. Motoszybowiec Haiga ma mieć rozpiętość skrzydeł 10 m, masę całkowitą 150 kg, a doskonałość (przy 100 km/h) 27. Co z tego wyniknie w praktyce, wkrótce się dowiemy.

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fèdèration Aèronautique Internationale w Paryżu (FAI).

REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa 1

Telefony:
27-33-78 — redaktor naczelny i sekretariat
27-52-60 — redaktorzy działów

WYDAWCA
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9
ul. Kazimierzowska 52,

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

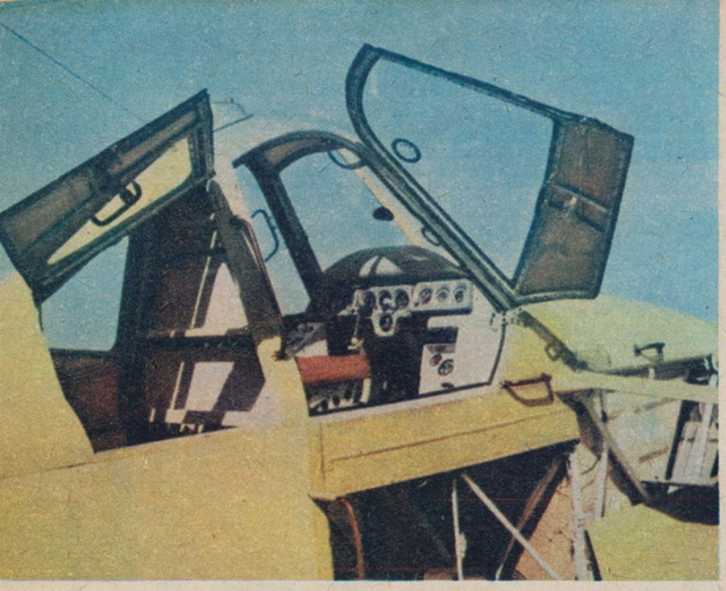
REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji, JERZY GRZEGORZEWSKI, WIKTOR WIONCZEK, ANDRZEJ JACYSZYN — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.

WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie 156 zł, półrocznie 78 zł, kwartalnie 39 zł. Prenumeratę przyjmują Oddziały RSW „Prasa—Książka—Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach: — do dnia 25 listopada na I kwartał, I półrocze i cały rok następny; — do dnia 10 każdego miesiąca (z wyjątkiem grudnia) poprzedzającego okres prenumeraty. Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje i organizacje społeczno-polityczne oraz wszelkiego rodzaju inne zakłady pracy, składają zamówienia w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa—Książka—Ruch". Zakłady pracy w miejscowościach, w których nie ma Oddziałów RSW oraz prenumeratorzy indywidualni, zamawiają prenumeratę w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest o 50% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych RSW „Prasa—Książka—Ruch", ul. Wronia 23, 00-840 Warszawa. Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 13.II.1976 r. Zam. 128. J-45

INDEKS 37606

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

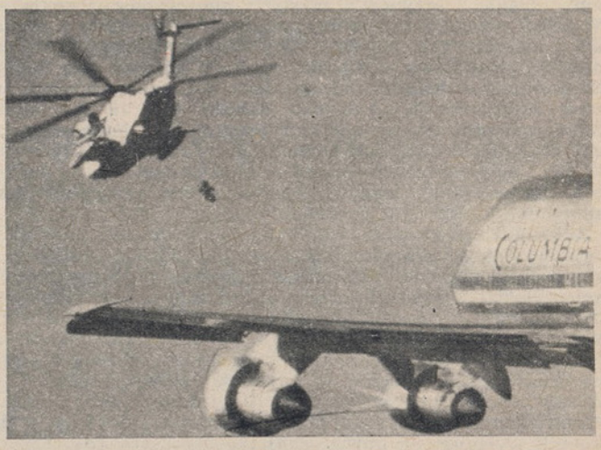


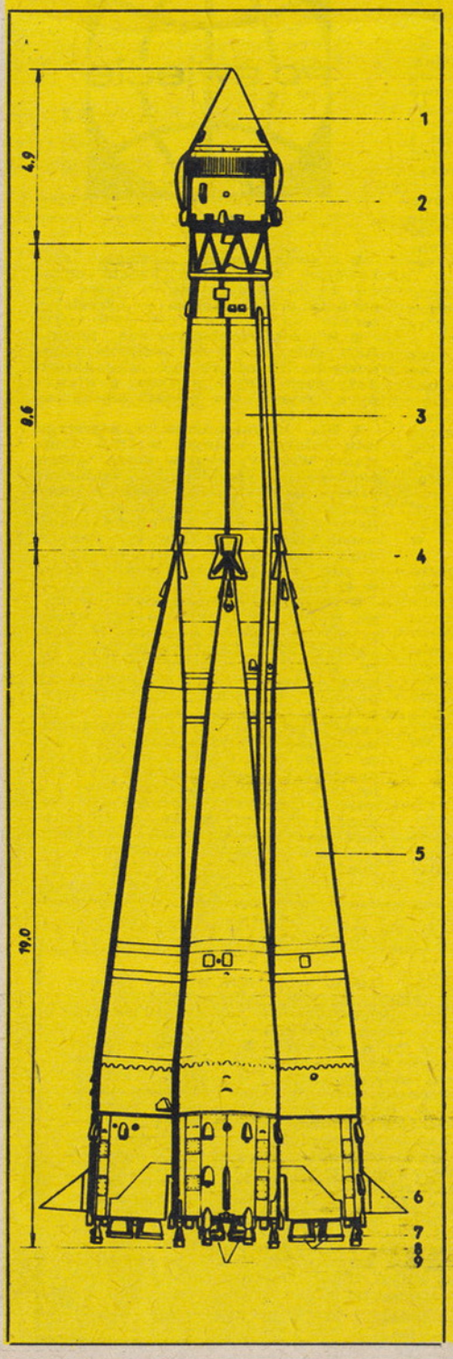
„KRUK" Z BLISKA

Na zdjęciu nowego polskiego samolotu rolniczego PZL-106 „Kruk" widać dobrze łatwy dostęp do wnętrza kadłuba po odchyleniu osłon i odjęciu pokryw bocznych. Ułatwia to znakomicie obsługę samolotu. Za kabiną pilota, opracowaną wg zasad ergonomii, znajduje się miejsce dla mechanika (siedzi on tyłem do kierunku lotu) podczas przelotu na inne lądowisko.

PRZESIADKA

Znany kaskader Ch. Heston wykonał brawurową przesiadkę w locie ze śmigłowca HH-53 (prędkość max. — 300 km/h) do samolotu odrzutowego B-747 podczas zdjęć do filmu, w którym ratuje życie 120 pasażerów — zagrożone niedyspozycją pilotów. Chociaż fabuła filmowa była fikcją, to skok kaskadera pozostał prawdziwym wyczynem.

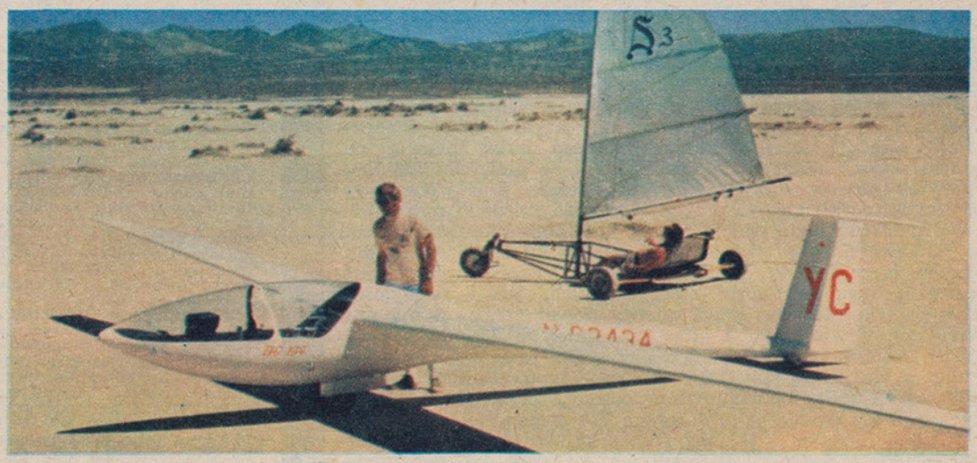




LOTNICZKA

Przedstawiamy najlepszą obecnie lotniczkę Finlandii, 25-letnią Orvokki Kuortti. Licencję pilota uzyskała w 1968 r. mając 17 lat. Do 1975 r. uzyskała uprawnienia instruktora, pilota samolotów wielosilnikowych i śmigłowców. Znana jest z rajdów i dalekich przelotów, m.in. na trasie: Londyn — Adelaide — Sidney (na Piper „Arrow-180"), Houston — Helsinki (na amfibii Lake „Buccaneer"), rajd dookoła świata (na Wassmer „Guepard"), rajd Helsinki — USA — Kanada — Islandia — Helsinki (na „Arrow-180").

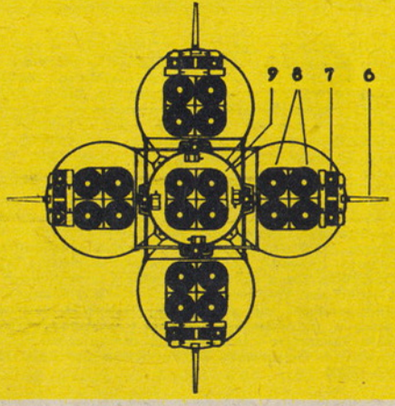
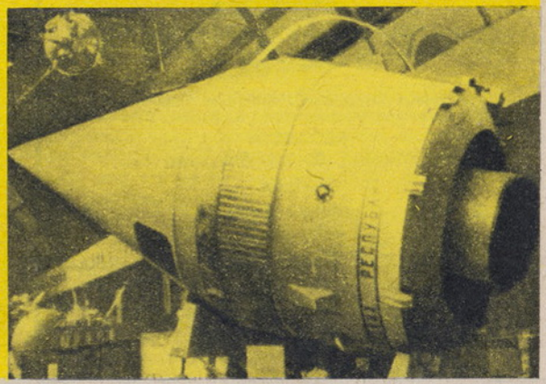
Zdjęcia i rysunki: „Flieger Revue", „Modellbau Heute", „Aerokurier".



SZYBOWIEC I JACHT PUSTYNNY

Szybowce i jachty pustynne, to dwie dziedziny sportu technicznego uprawianego w krajach tropikalnych — szybowiec klasy standard DG-100 ma doskonałość 39.

„ŁUNA"

Radziecka rakieta nośna i automatyczna sonda kosmiczna „Łuna". Pierwszy stopień złożony z 4 silników bocznych RD-107 (długość 19 m), drugi stopień — ma długość 28 m i silnik RD-108. Stacja automatyczna jest umieszczona na szczycie rakiety i okryta osłoną stożkową.

Oznaczenia: 1 — osłona stożkowa, 2 — stopień końcowy, 3 — drugi stopień, 4, 5 — pierwszy stopień, 6 — stateczniki, 7 — dysze sterujące, 8, 9 — dysze silników rakietowych.